MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY

MODELARZ

9
1988

ROK XXXIV
(393)

WRZESIEŃ

Cena zł 70.–



MODELARZ

SPIS TREŚCI

Nasza okładka

Na zdjęciu grupa poznańskich modelarzy, którzy startowali pod kierownictwem Piotra Zawady (pierwszy od lewej) na zawodach w Opolu o „Puchar Dowódcy Wojsk Lotniczych".

Fot. Z. JANECKI

ANNA KORDOWIECKA
-ZDOBYWCZYNI III MIEJSCA W KLASIE F5-E



Wśród licznych modelarzy startujących w strefowych zawodach modeli żaglowych klasy D i F5 — Grupy „Północ", startowała jedyna zawodniczka Anna Kordowiecka z Koszalina (na zdjęciu obok). Wywalczyła ona trzecie miejsce w klasie F5E, co jest dużym sukcesem, gdyż miała dość silnych przeciwników w tej klasie. Koleżance A. Kordowieckiej życzymy dalszych sukcesów sportowych.

Fot. W. Śpionek

XV SPOTKANIE USTECKICH AKROBATOW



Ivan Cani przygotowuje model do startu.

W Usti n. Orlicy — CSRS, odbyły się zawody, w których uczestniczyli prawie wszyscy czołowi akrobaci Czechosłowacji z wyjątkiem Jana Skrabulka oraz modelarze z Aeroklubu Poznańskiego. Najlepszym zawodnikiem okazał się Ivan Cani 6350 pkt., drugie miejsce zajął Zdenek Križka — 5978 pkt. Polacy: Piotr Zawada zajął trzecie miejsce — 5891 pkt. zaś Marek Dominiak — dziesiąte z 5282 pkt.

PZ.

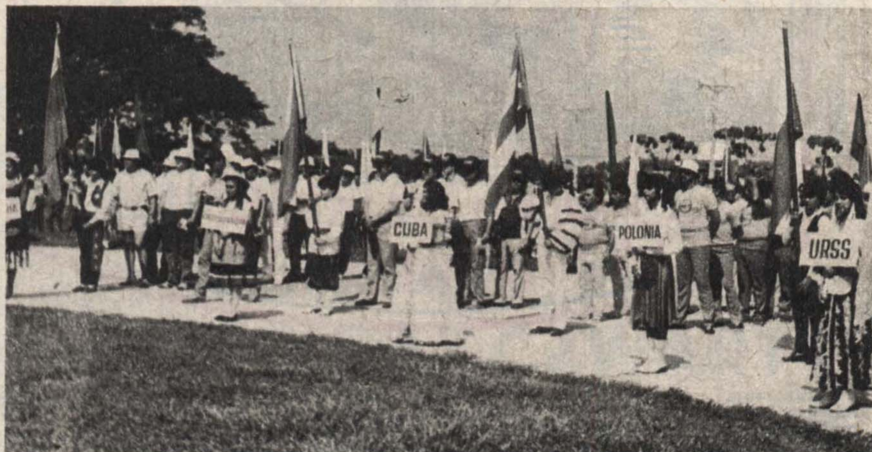
MISTRZOSTWA PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH MODELI LATAJĄCYCH NA UWIĘZI

„KUBA '88"

W dniach 11—14 czerwca br. na Kubie w mieście Ciego de Vila odbyły się Mistrzostwa Państw Socjalistycznych Modeli Latających na Uwięzi. Wzięły w nich udział ekipy: ZSRR, Czechosłowacji, Bułgarii, Polski oraz Kuby. Zabrakło, niestety, zawodników z Rumunii, NRD i Węgier — przyczyną były z pewnością wysokie koszty podróży.

Reprezentacja Polski wyjechała w składzie: Zdzisław Strzemieczny — kierownik, Paweł Włodarczyk — trener, Edward Kurowski — sędzia, Andrzej Rachwał, Tomasz Chojnacki i Grzegorz Nowakowski — zawodnicy w klasie F2A, Paweł Dziuba, Piotr Zawada i Krzysztof Kowalczyk — zawodnicy w klasie F2B, Marek Braciak, Zbigniew Karwowski i Zbigniew Wit — zawodnicy w klasie F2D, oraz jeden zespół w klasie F2C — Mariusz Brożek z Michałem Majewskim.

Bardzo wysoka temperatura i wilgotność powietrza towarzyszyły nam od chwili opuszczenia samolotu. Od razu wielu zadało sobie pytanie, jak w tych warunkach będziemy startować, skoro natychmiast po wyjściu z klimatyzowanego pomieszczenia czuliśmy się jak w saunie, a pot zalewał nam oczy? Jak będą pracować silniki w naszych modelach?



Otwarcie zawodów.



Nasi zawodnicy w kl. F2D przed startem, od lewej: M. Braciak, Z. Karwowski i Z. Wit.

Na Kubie działa 105 klubów modelarskich zrzeszających około 2000 modelarzy lotniczych. Sprzęt mają różny, zarówno ze Wschodu jak i Zachodu, a poziom modelarstwa wyczynowego jest nieco niższy niż w europejskich krajach socjalistycznych. Trzeba jednak pamiętać, że w niektórych klasach modeli latających na uwięzi kraje naszego obozu reprezentują wysoki poziom światowy.

Klasa F2A

Temperatura i wilgotność spowodowały wyraźną obniżkę mocy silników ocenianą przez startujących na ok. 15%. Zawodnicy zmuszeni byli stosować śmigła o mniejszej średnicy i na właściwą regulację silników zabrakło już czasu. Rosjanie Kuzniecow i Lewczenko byli klasą dla siebie, ale niewiele brakowało, by Tomasz Chojnacki zdobył brązowy medal — tylko 0,8 km/h.

Ostatecznie nasi reprezentanci zajęli miejsca 4, 5 i 8, a zespołowo zdobyli srebrny medal. Mimo że wyniki nie były rewelacyjne (na co wpływ miały wspomniane warunki klimatyczne), polski zespół w tej klasie jest pełen optymizmu: w Kijowie nie będzie źle.

Klasa F2B

Od początku wiadomo było, że Rosjanie wygrają akrobację zespołowo i indywidualnie. Walka o srebrny medal toczyła się między naszą ekipą a Czechami i przez długi czas układała się po naszej myśli. Przysłowiowym „rzutem na taśmę" wygrali jednak Czesi różnicą tylko 60 punktów. Tym razem musieliśmy zadowolić się brązowym medalem.

Podkreślić należy dobry występ Krzysztofa Kowalczyka, który w tych trudnych warunkach zajął 6 miejsce, potwierdzając tym samym słuszność decyzji zakwalifikowania go do reprezentacji Polski. Mamy wreszcie czterech w miarę równorzędnych reprezentantów w tej klasie, a być może po Mistrzostwach Polski 1988 okaże się, że jest ich nawet więcej. Jest to optymistyczna prognoza dla naszej akrobacji na przyszłość.

Klasa F2C

Występ naszego jedynego zespołu przebiegał bez histerii. Uzyskał on wyniki „według normy" — powyżej 4 minut.

Dokończenie na str. 9

WYNIKI ZAWODÓW:

Klasa F2A:
1. Jurij Kuzniecow ZSRR 278,6 km/h, 2. Andrzej Lewczenko ZSRR 277,8 km/h, 3. Wladimir Wielikanov ZSRR 270,9 km/h. Miejsca Polaków: 4. Tomasz Chojnacki 270,1 km/h, 5. Andrzej Rachwał 266,1, 8. Grzegorz Nowakowski 253,7. Zespołowo: 1. ZSRR — 827,3, 2. Polska — 790,7, 3. Bułgaria — 747,2, 4. Kuba — 380,7 (2 zawodników), 5. Czechosłowacja — 259,7 (1 zawodnik).

Klasa F2B:
1. Wiktor Saleniek ZSRR 6020 pkt., 2. Vladimir Strajew ZSRR 6011 pkt., 3. Sergiej Kliszkow ZSRR 5987 pkt., 4. Ivan Cani Czechosłowacja 5819 pkt. Miejsca Polaków: 5. Piotr Zawada 5788 pkt., 6. Krzysztof Kowalczyk 5754 pkt., 9. Paweł Dziuba 5648 pkt. Zespołowo: 1. ZSRR — 18065, 2. Czechosłowacja — 17250, 3. Polska — 17190, 4. Bułgaria — 15996, 5. Kuba — 15578.

Klasa F2C:	eliminacje:		półfinały:		finał:
1. J. Sabaczew — ZSRR W. Iwanow	3'27,5"	3'24,7"	3'24,0"		7'09,3"
2. W. Kratz — ZSRR R. Ismaquliew	—	3'33,0"	3'54,0"	3'39,0"	7'14,5"
3. G. Bedurkov — Bułgaria R. Popow	3'38,0"	—	3'36,0"	3'32,0"	7'41,0"
Miejsca Polaków:					
7. M. Brożek — Polska M. Majewski		4'09,5"	4'08,0"	4'31,3"	

Zespołowo:
1. ZSRR — 10'30,0"
2. Bułgaria — 11'07,5"
3. Kuba A — 13'57,9"
4. Polska — 1?'08,0"

Klasa F2D:
1. J. Adgeeb ZSRR +5, 2. G. Szaviliskas ZSRR +3, 3. M. Braciak Polska +2, 6. Z. Karwowski Polska +1, 8. Z. Wit Polska +0. Zespołowo: 1. ZSRR +7, 2. Polska +3, 3. Czechosłowacja 0, 4. Bułgaria —2, 5. Kuba A —4.



F4C – INDYWIDUALNE I ZESPOŁOWE ZWYCIĘSTWO ZAWODNIKÓW CSRS

F4B – INDYWIDUALNE I ZESPOŁOWE ZWYCIĘSTWO POLAKÓW

Organizację pierwszych Mistrzostw Państw Socjalistycznych w kategorii makiet latających Aeroklub PRL powierzył Aeroklubowi Krakowskiemu, na specjalnie dla modelarzy nowo wybudowanym pasie startowym na lotnisku Pobiednik.

Wstępnie zgłosiły swój udział narodowe ekipy Czechosłowacji, Bułgarii, Rumunii, NRD i Związku Radzieckiego. Ostatecznie zgłoszenie potwierdziły i przybyły do Polski ekipy trzech pierwszych krajów.

Polska skorzystała z prawa gospodarza i wystawiła po dwie ekipy w każdej kategorii, w sumie 12 zawodników.

W punktacji brano jedynie pod uwagę reprezentację „A".

Patronat honorowy nad mistrzostwami, objął prezydent Krakowa Tadeusz Salwa. Kierownikowi Aer. Krakowskiego płk. pil. Henrykowi Boroniowi powierzono rolę gospodarza imprezy, sędziom przewodniczył Władysław Cwiżewicz, a pieczę nad całością sprawował kierownik wydziału modelarstwa APRL Paweł Włodarczyk.

Składy ekip polskich zostały ustalone na podstawie wyników tegorocznych zawodów krajowych. W ekipie F4C mimo zakwalifikowania się do reprezentacji nie brali udziału w mistrzostwach: Stefan Gaudyński, na własną prośbę i Alfred Więcław z powodu poważnego uszkodzenia makiety. Pierwsze spojrzenie na makiety radiem sterowane upewniło nas o przewadze modelarzy z Czechosłowacji, a od dawna było wiadomo, że pilotaż mają dobrze opanowany. Nie mieliśmy złudzeń.

Sytuacja w F4B nie była taka jasna, nasze makiety robiły jakby lepsze wrażenie, a późniejsze loty potwierdziły ich przewagę. Ocena techniczna nie zmieniła naszych odczuć.

Za najbardziej zbliżone do pierwowzoru uznano w F4C makiety: Sopwitch Camel, V. Spacka CSRS — 1706 pkt. (na 1950); Jungmeister, M. Dąbrowskiego, Polska A — 1663 punkty; Morane Saul V. Handlika, CSRS — 1644 punkty., Christen Eagle II, P. Fencla, CSRS — 1596 punktów.

Dalsze oceny były niższe, nasi zawodnicy prezentowali poziom jaki osiągają na zawodach krajowych. Zawodnicy z Czechosłowacji wprowadzili pewną innowację podczas oceny technicznej: przedstawili mianowicie sędziom listę szczegółów swojej makiety, na które chcieli zwrócić uwagę oceniających. I to jest pomysł do natychmiastowego wprowadzenia i u nas.

F4C oceniało trzech polskich sędziów, po jednym z CSRS i Bułgarii (przewodniczył Marian Krzyżan). Natomiast w F4B dwóch Polaków, Bułgar, Czech i Rumun (przewodniczył Leszek Mastalski).

Makiety na uwięzi zostały jakby ocenione wyżej, niż to bywa na naszych krajowych zawodach. Najlepsze noty otrzymały makiety: Zlin 50 L, M. Kaziroda PLA — 1834,6 punkta; MB-200, J. Tomiczka PL-B — 1703 punkty; Zlin 50L G. Petrowa Buł. — 1689 punktów; Neuport 24 bis P. Zachoszcza — 1679 punktów; Awia BH-21, J. Cecha CSRS — 1957 punktów.

A loty? Koledzy Czesi w F4C pokazali (nie tylko nam), jak można latać realistycznie i ... regulaminowo. Przeto nic dziwnego, że kiedy loty wykonali V Spacek (Sopwitch Camel) i V. Hadlik (Morane Saul), sędziowie często wpisywali do karty ocen ósemki, dziewiątki, a nawet dziesiątki (ocena: 0—10). Oni też za wszystkie loty w ocenie realizmu (tę ocenę sedziowie uzgadniają jako jednakową) otrzymali dziewiątkę. Latali niezwykle swobodnie. Owszem pokazali swoje umiejętności, ale nie bez znaczenia były tu zastosowane silniki. Makieta Sopwitch Camel miała czterosuw iskrowy, Moran dwusuw z przekładnią 1:2,3. Tego, że makiety były duże, nie muszę podkreślać. Łatwiej jest osiągnąć wysoki realizm dużą makietą. Znalazło to potwierdzenie w praktyce.

Szkoda, że Czesi dotychczas nie startowali w Mistrzostwach Świata (w Krakowie był to ich pierwszy start w imprezie międzynarodowej), pewnie wprowadziliby zamieszanie w światowej czołówce. Okazja ku temu nadarzy się za dwa lata, gdy Polska będzie gospodarzem mistrzostw świata makiet latających.

Zanim do nich dojdzie nasi modelarze powinni często spotykać się z kolegami z CSRS.

Polacy latali poniżej swoich możliwości. Popełniali pomyłki regulaminowe: krótkie kołowanie, źle rozpoczęty lot po prostej (10 lub 100 m), źle sformułowana figura itp. Posypały się zera. Dotyczyło to również przejścia na drugi krąg podczas lądowania. A współczynnik „K" wynosi tu dziewięć. Natomiast w trzecim locie J. Klimczak (Blackburn 1912) poleciał bardzo realistycznie (ocena dziewięć) ku ogólnemu zdziwieniu.

To co napisałem wyżej, odnosi się do makiet radiem sterowanych natomiast sytuacja makiet na uwięzi jest inna. W tym roku bowiem na starcie w czasie eliminacji stanęło kilka nowych makiet, dodajmy dobrych makiet (Jak-6, MB-200). A jak jest naprawdę pokażą niebawem Mistrzostwa Świata w Kijowie.

Tu w Krakowie, zawodnicy nasi byli faworytami, począwszy od oceny technicznej. Loty potwierdziły nasze opinie. Dobrze również latali i inni zawodnicy. Przecież najwięcej punktów za lot otrzymał J. Nietopilik z CSRS latający makietą Piper L4H — 1756 punktów. K. Góralowi PL-A przyznano za jego najlepszy lot 1750 punktów, latał bardzo równo, podobnie pozostali nasi zawodnicy. Jedynie M. Kaziród miał słabsze dwa loty (653 i 721 punktów) a trzeci lot to już 1670 punktów. A w ogóle w tej kategorii dobrze latała ponad połowa zawodników mistrzostw. Toteż jeszcze do ostatniego lotu wszystko mogło się zdarzyć.

Polacy wygrali tę konkurencję, ale do sukcesu Czechom z F4C zabrakło zaledwie parę punktów. K. Góral bowiem przegrał trzecią lokatę z J. Cechem z CSRS o 5 punktów.

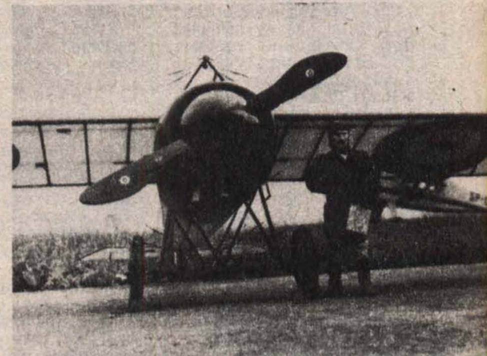
Oficjalnie nie przyznano zajętych miejsc zawodnikom z drugiej ekipy polskiej, ale uzyskane wyniki są faktem. Można więc uznać za trafne ustawienie ekip w obydwu kategoriach. W F4B również ekipa B miała lepszy wynik od ekipy Czechosłowacji.

Mimo udziału jedynie trzech reprezentacji zagranicznych konkurencja była ciekawa, wystarczy popatrzeć na wyniki w górnej części tabel.

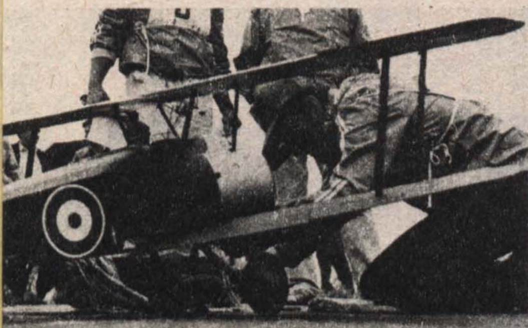
W makietach sterowanych radiem Czesi byli poza zasięgiem, natomiast do naszych zawodników w F4B pośpiesznie dołącza wielu modelarzy innych krajów. Trzeba to mieć na uwadze.

O potrzebie organizacji takich zawodów przekonani są wszyscy zawodnicy i APRL. Przed nami dużo pracy w F4C, jeśli chcemy zaznaczyć swoją obecność na następnych mistrzostwach świata, bo te we Włoszech trzeba potraktować jako lekcję. Oby owocna.

PAWEŁ WOŹNIAK



Kopię samolotu Morane Saul wraz z oryginalną makietą pilota z mapnikiem wykonał Czechosłowak, V. Handlik (II miejsce w F4C).



Zdobywca I miejsca w klasie F4C V. Spacek (Czechosłowacja).



Avia BH-21 i jej właściciel J. Cech CSRS (III miejsce w F4B)

Druga lokata w klasie F4B przypadła reprezentantowi Polski, J. Zachoszczowi.

Fot. Z. Janecki



WYNIKI INDYWIDUALNE W KLASIE F4C

1 — 10 — V. SPACEK — TCH — SOPWITCH CAMEL — 1706,0 — 1846,9 — 1787,1 — 1683,6 — 3523,0
2 — 5 — V. HANDLIK — TCH — MORANE SAUL. — 1644,0 — 1723,7 — 1691,8 — 1777,8 — 3421,8
3 — 1 — P. FENCL TCH CHRISTIAN EAGLE 1596,0 — 1551,0 — 1624,7 — 1723,7 — 3270,2
4 — 11 M. DĄBROWSKI PLA JUNGMEISTER — 1663,0 —1287,0 — 0,0 — 1290,3 — 2951,6
5 — 8 — R. PIETRZYK — PLA — ZLIN 50 — 1494,0 — 1103,5 — 1407,0 — 1321,9 — 2858,4
Startowało 12 zawodników.

WYNIKI DRUŻYNOWE W KLASIE F4C

LOKATA	EKIPA	WYNIK 1	WYNIK 2	WYNIK 3	ŁĄCZNIE PKT
1	TCH	3523,0	3421,8	3270,2	10215,0
2	PLA	2951,6	2858,4	2690,4	8500,4
3	BUŁ	1640,4	1412,1	905,5	3958,0
P	PLB	2896,9	2837,5	2036,6	7771,0

WYNIKI INDYWIDUALNE W KLASIE F4B

1 — 28 — M. KAZIRÓD — PLA — ZLIN-50L — 1834,6 — 653,0 — 721,0 — 1670,0 — 3504,6
2 — 35 — P. ZACHOSZCZ — PLA — NEUPORT Ni 24 bi — 1679,4 — 1624,0 — 1703,0 — 1690,0 — 3382,4
3 — 25 — J. CECH — TCH — AVIA BH-21 — 1657,0 — 1532,0 — 861,0 — 1627,0 — 3284,0
4 — 30 — K. GÓRAL — PLA — IL-2 — 1529,0 — 1713,0 — 1689,0 — 1750,0 — 3279,0
5 — 23 J. NETOPILIK TCH PIPER L4H — 1181,0 — 1688,0 — 1756 — 1727,0 — 2937,0
Startowało 15 zawodników.

WYNIKI DRUŻYNOWE W KLASIE F4B

LOKATA	EKIPA	WYNIK 1	WYNIK 2	WYNIK 3	ŁĄCZNIE PKT
1	PLA	3504,6	3279,0	3382,4	10166,0
2	TCH	2937,0	3284,0	2918,0	9139,0
3	BUŁ	2700,9	2666,9	2648,8	8016,6
4	ROM	2007,2	2185,3	2908,0	7100,5
P	PLB	3004,5	3279,2	3089,4	9373,1



Ekipa modelarzy z Litewskiej SRR przygotowująca się do startu.

PUCHAR „Fast" PO RAZ CZWARTY

W ramach obchodów 35-lecia BZPB „Fasty", przy współpracy z Aeroklubem Białostockim na lotnisku Krywlany odbyły się po raz czwarty Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających o Puchar Fast.

Oficjalnego otwarcia zawodów 23.07. br. ze strony Aeroklubu dokonał kierownik ppłk Andrzej Skrzypczyński, a ze strony BZPB „Fasty" główny inicjator rozgrywek — instr. Andrzej Filończuk. Jemu to właśnie należą się słowa podziękowania za tak duże zaangażowanie i wkład pracy w organizację imprezy.

Zawody rozgrywano przy zmiennych warunkach atmosferycznych, była obfita ulewa i bardzo silny wiatr, co spowodowało ucieczkę dwóch modeli, które udało się odnaleźć dopiero po kilku dniach przy pomocy regionalnej prasy i rozgłośni radiowej.

W zawodach wystartowało 24 zawodników z 11 aeroklubów regionalnych oraz trzech modelarzy z litewskiej SRR. Klasyfikację zawodników prowadzono w poszczególnych klasach oraz w punktacji łącznej, czyli pucharowej, w której zwyciężył Jan Ochman (Aer. Wrocławski) 944 pkt. przed Andrzejem Sytym (Aer. Białostocki) 942 pkt. i Romanem Gołubowskim (Aer. Białostocki) 893 pkt.

W klasie modeli szybowców F1A czołowe miejsca zajęli:
1. Roman Gołubowski — Aer. Białostocki — 893 pkt.
2. Rimantas Indriaszionis — Litewska SRR — 891 pkt.
3. Krzysztof Stężalski — Aer. Wrocławski — 855 pkt.
4. Tomasz Nowak — Aer. Bydgoski — 848 pkt.
5. Rolands Gasiunas — Litewska SRR — 841 pkt.

W klasie modeli z napędem gumowym F1B:
1. Leszek Iwaniszewski — Aer. Opolski — 888 pkt
2. Krzysztof Suchar — Aer. Wrocławski — 803 pkt
3. Jerzy Podlewski — Aer. Pomorski — 635 pkt
4. Piotr Kaczorek — Aer. Wrocławski — 628 pkt
5. Stanisław Skibicki — Aer. Białostocki — 547 pkt

W klasie modeli z napędem silnikowym F1C:
1. Jan Ochman — Aer. Wrocławski — 944 pkt
2. Andrzej Syty — Aer. Białostocki — 942 pkt
3. Danas Babenskas — Litewska SRR — 891 pkt
4. Dariusz Smolarek — Aer. Bydgoski — 256 pkt

Poziom w poszczególnych klasach był dość wysoki dlatego nie odbyło się bez dogrywek, np. w klasie F1C zwycięzcę wyłoniono dopiero po trzeciej dogrywce.

Na pewno wpływ na to mieli zawodnicy o nazwiskach znanych w modelarstwie, którzy wielokrotnie reprezentowali Polskę na zawodach międzynarodowych.

Zawody cieszyły się dużym zainteresowaniem nie tylko ze strony zawodników, ale również kibiców, którzy stawili się mimo złej pogody. Ci którzy wytrwali na lotnisku, otrzymali skromne upominki w postaci reklamówki i serwetki okolicznościowej.

Zwycięzcom w poszczególnych klasach wręczono puchary i dyplomy, a zwycięzcom w klasyfikacji pucharowej puchar przechodni, dyplomy oraz nagrody w postaci zegarów ściennych.

Już w chwilę po zakończeniu imprezy dyskutowano nad następną, co zmienić lub ulepszyć, a może przeprowadzić Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających o Puchar FAST jako jedną z eliminacji wprowadzonego w tym roku PUCHARU POLSKI?

Jednocześnie w ramach zawodów przeprowadzono drugą eliminację do Pucharu Aeroklubu Białostockiego Modeli Swobodnie Latających, w której czołowe miejsca zajęli:

1. Andrzej Syty — AMK FASTY — 1000 pkt
   Jacek Siemianowicz — AMK FASTY — 1000 pkt
   Roman Gołubowski — Ośrodek — 1000 pkt
2. Krzysztof Korzeniecki — AMK FASTY — 987,87 pkt
3. Jan Kurgan — AMK FASTY — 930,30 pkt

Tekst i zdjęcie
instr. pil. **TOMASZ JAGODZIK**

OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI

Mimo, że modelarstwo lotnicze nie jest tak preferowane w naszej organizacji jak kołowe i okrętowe (organizacją wiodącą w tej dyscyplinie jest Areoklub PRL) dla młodych ludzi budujących modele latające w modelarniach LOK, organizuje się ogólnopolskie zawody modeli swobodnie latających, na uwięzi i modeli rakiet. Celem tych imprez jest podsumowanie wyników całorocznego szkolenia, danie okazji do wzajemnej wymiany doświadczeń technicznych, zapokojenie ambicji poprzez rywalizację sportową i wyłonienie najlepszych.

Wiadomo, że i tak najlepsi w tej dyscyplinie przejdą z czasem do Aeroklubu PRL, gdzie mają możliwość startu w mistrzostwach Polski, większe szanse na przydział deficytowych materiałów i sprzętu wyczynowego oraz na udział w zawodach międzynarodowych. Choć są i tacy, jak np. Roman Straburzyński z Tarnobrzega, którzy występują w zawodach organizowanych przez APRL, ale reprezentują barwy LOK.

Jest tajemnicą poliszynela, że wielu zawodników to członkowie obu organizacji; startują na imprezach organizowanych przez LOK, oraz na zawodach APRL okazując aktualną licencję tej organizacji. Wynika to z chęci udziału w większej liczbie imprez, jako że jest to najlepsza droga do podnoszenia kwalifikacji i zaspokojenia ambicji sportowych. Ten dualizm nasilił się szczególnie od czasu zlikwidowania w LOK ze względów oszczędnościowych zawodów strefowych modeli latających, co zniechęciło wielu naszych modelarzy do uprawiania tej dyscypliny ze szkodą dla organizacji. Nie wszystkie ZW LOK organizują wojewódzkie zawody modeli latających i rakiet. Szansa jedynego startu raz w roku na zawodach ogólnopolskich to za mały bodziec do podnoszenia kwalifikacji. Nie można więc się dziwić podwójnej przynależności organizacyjnej, mimo że szukanie przez młodych od wczesnych lat różnych wygodnych i korzystnych dla siebie rozwiązań nie jest pozytywne ze względów wychowawczych.

Niestety nie stać nas na obecnym etapie na zaspokojenie oczekiwań tej części młodzieży i dlatego robimy, to co możemy. Stąd tylko połowiczne wyjście w postaci:

Ogólnopolskich zawodów modeli swobodnie latających LOK

Zorganizowano je tym razem 9—10 lipca br. na terenie udostępnionym przez Jednostkę Wojskową 1071 w Glinniku koło Tomaszowa Mazowieckiego.

Olbrzymi płaski teren, z nisko skoszoną trawą, bez drzew i zabudowań, tworzył wyśmienite warunki dla rozgrywania tego rodzaju zawodów. Również nie zawiodła pogoda — było słonecznie, zachmurzenie niewielkie, zmienne, słaby wiatr i temperatura od 20 do 26°C. Nic więc dziwnego, że wyniki uzyskano dobre. Coraz na każdym z 10 stanowisk startowych osiągano maksima, tj. loty po 120 s przez młodych i 180 s przez seniorów.

Atmosfera rywalizacji wspaniała, jako że uczestniczyło 29 trzyosobowych ekip wojewódzkich oraz obrońcy I miejsc w każdej klasie z ubiegłego roku (niektórzy źle zrozumieli ten punkt i przysłali też zdobywców II i III miejsc, którzy, niestety, nie mogli być dopuszczeni do punktowanych rozgrywek).

Swoją postawą imponowali mi młodzi startujący w klasie F1-A1/2 Krzysztof Karaś z Chełma, Marcin Gudzik z Krosna i Wojciech Mosor z Tomaszowa Lubelskiego. Rezultat ich zaangażowania to zdobycie trzech pierwszych miejsc w tej klasie na 36 startujących.

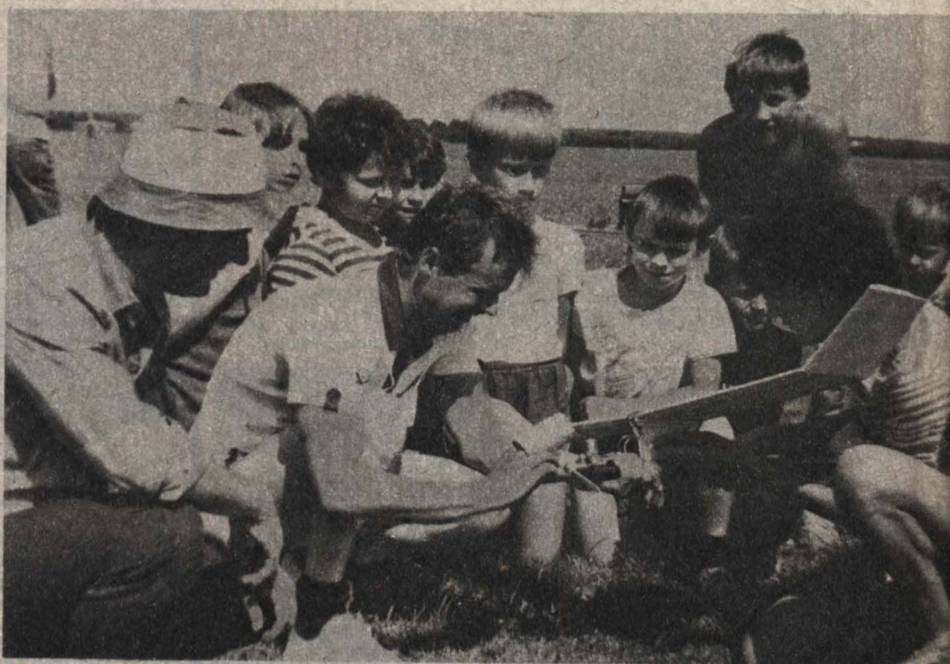
Podziw budził zawodnik województwa szczecińskiego Tomasz Wawszczyk, który mając lewą rękę w gipsie radził sobie nie gorzej od innych, plasując się ostatecznie na X miejscu w klasie F1-A1/2.

Ładnie prezentowały się pod względem wykonania i estetyki wykończenia modele zawodników woj. piotrkowskiego, zwłaszcza model Zenona Gryciuka, a poza tym wspaniały model zdalnie kierowanego szybowca Krzysztofa Jasińskiego z woj. łódzkiego wyposażony w najnowsze osiągnięcia techniczne.

Cieszyła postawa oraz zaangażowanie w pogoni za modelami startującymi w klasie F1-A np. Jana Kurgana z Białegostoku, Romana Dyderskiego z Zielonej Góry i Tomasza Tabora z Tarnobrzega. Trzeba też było widzieć twarze najstarszych, tych urodzonych jeszcze przed I wojną światową, jak wspomniany już Roman Straburzyński z Tarnobrzega, ich postawę, napięcie, pomoc przy uruchamianiu silników napędowych, by docenić ten rodzaj sportu dla wszystkich bez względu na wiek.

Cieszy również fakt, że tym razem obyło się bez protestów, wymagających komisyjnego rozpatrywania. Duża to zapewne zasługa sędziego głównego Józefa Małysy i sekretarza Wiktora Babuli, znanych i podziwianych za swą postawę i pracowitość na wielu imprezach organizowanych przez LOK. Drobne niedociągnięcia organizacyjne, jak np. niedostateczna informacja o miejscu rejestracji i zakwaterowania, brak kolacji w dniu przybycia (dojazd niektórych ekip trwał 10—12 godzin — to mankamenty, które mam nadzieję, szybko pójdą w niepamięć).

Godny podkreślenia był liczny udział zawodników z dwoma, a nawet trzema modelami (co powodowało pewne komplikacje z czasem przeznaczonym na poszczególne kolejki startów) oraz liczna obsada poszczególnych klas, od 36 do



Modele swobodnie latające napędzane spalinowymi silnikami zawsze budziły duże zainteresowanie najmłodszych widzów imprezy.

Grupa modelarzy ze Szkoły Podstawowej Nr 14 z Krosna, ze swoim instruktorem i opiekunem.



50 startujących, a także udane starty szybowców zdalnie kierowanych klasy F3-B, gdzie bezkonkurencyjny okazał się Krzysztof Jasiński z Łodzi.

Do przemyślenia

Zdawałoby się, że Tomaszów Mazowiecki położony prawie w centrum kraju to doskonałe miejsce na organizowanie imprez ogólnopolskich, dokąd każdy ma jednakowe szanse dojazdu. Okazuje się jednak, że z połączeniami kolejowymi i autobusowymi do tego miasta nie jest najlepiej. O wiele lepszy, jak mówiono, byłby pod tym względem pobliski Piotrków Trybunalski.

Innego rodzaju żenującą sprawą było powtarzające się niedostateczne, niewłaściwe oznakowanie modeli i numerów startowych. Ale to już sprawa kierowników wojewódzkich ośrodków modelarstwa do których adresujemy tę uwagę.

Samych wyników nie omawiam, gdyż ilustruje to załączona tabela przedstawiająca najlepszych w każdej klasie i czas przez nich uzyskany. Zainteresowani tą dyscypliną mogą sami wyrobić sobie zdanie o poziomie zawodów.

W trakcie imprezy dużo mówiono o celowości wprowadzenia do przyszłorocznych zawodów klasy modeli napędzanych silniczkami CO_2, tak ostatnio popularnej w innych państwach, co kieruję pod rozwagę Komisji Sportowej Modelarstwa LOK.

Z reporterskiego obowiązku muszę jednak zwrócić uwagę na smutny fakt żenujących nagród dla zdobywców czołowych miejsc. Kryształowe talerzyki, portfeliki i okolicznościowe proporczyki (te ostatnie dla wszystkich uczestników) to zbyt mało jak na nagrodę za całoroczną pracę. Porównując to z nagrodami, jakimi się obdziela finalistów różnych imprez artystycznych, trzeba stwierdzić, że nadal nie docenia się wkładu pracy i zdolności politechnicznych młodzieży, o czym tak wiele się mówi. Miejmy nadzieję, że i to z czasem ulegnie poprawie. Modelarze naprawdę na to zasługują.

JAN MARCZAK



Modele szybowców zdalnie kierowanych klasy F3B to kolejny stopień wtajemniczenia w modelarstwie lotniczym.



Sędzia Wiktor Babula (z lewej) podaje wynik zawodnikom z woj. zielonogórskiego.
fot. J. Marczak

Zdobywcy czołowych miejsc w ogólnopolskich zawodach modeli swobodnie latających LOK rozegranych 9—10.07.1988 w Glinniku.

Klasa	Miejsce	Imię i nazwisko zawodnika	Wojew.	Przynależność	Punkty
F1-A1/2	1.	Krzysztof Karaś	CH-305	CSMB Chełm	281
	2.	Marcin Guzik	KS-111	SP14 Krosno	230
	3.	Wojciech Mosor	ZA-351	KM Tomasz. L.	226
F1-A	1.	Jan Kurgan	BK-44	Fasty-Biał.	725
	2.	Roman Dyderski	ZG-16	ZWOK Brzeźnica	669
	3.	Tomasz Tabor	TG-79	LOK Tarnobrzeg	637
F1-A1	1.	Ryszard Bogdanowicz	TG-90	LOK Tarnobrzeg	537
	2.	Marcin Guzik	KS-111	SP14 Krosno	503
	3.	Krzysztof Karaś	CH-305	SHSM Chełm	488
F1-B1	1.	Piotr Serlak	PR-60	ODK Przemyśl	455
	2.	Robert Perzychowski	PL-183	SP10 Płock	431
	3.	Adam Pańczuk	PR-15	ODK Przemyśl	361
F1-B1	1.	Wiktor Polanica	ZG-161	LOK Krosno Odrz.	803
	2.	Edward Pańczuk	PR-4	MDK Przemyśl	764
	3.	Sławomir Nolbrzak	ZG-160	LOK Krosno Odrz.	511
F1-C1,5	1.	Krzysztof Majewski	PL-181	SP10 Płock	269
	2.	Tomasz Kufel	SZ-1119	SP Węgorzewo	266
	3.	Sebastian Czerniakowski	CH-309	SHSM Chełm	169
F1-C	1.	Roman Straburzyński	TG-43	LOK Tarnobrzeg	348
	2.	Grzegorz Powichrowski	WA-397	SM Góra Kalwaria	131
	3.	Edward Pańczuk	PR-4	MDK Przemyśl	130
F1-B	1.	Krzysztof Jasiński	LD-199	SM Reofil.	6000
	2.	Piotr Zachoszcz	WR-1201	MDK Wrocław	3234
	3.	Piotr Szwarc	CH-181	CHSM Chełm	3195

Klasyfikacja pucharowa		10 Szczecin	247,5	20 Elbląg	112,5
1 Tarnobrzeg	412,5	11 Rzeszów	247,5	21 Jelenia Góra	105
2 Przemyśl	390	12 Krosno	240	22 Ciechanów	90
3 Zielona Góra	390	13 Wrocław	210	23 Piotrków Tryb.	90
4 Chełm	375	14 Skierniewice	187,5	24 Siedlce	52,5
5 Płock	345	15 Konin	172,5	25 Sieradz	37,5
6 Piła	300	16 Łódź	150	26 Bydgoszcz	22,5
7 Warszawa	292,5	17 Białystok	150	27 Słupsk	15
8 Zamość	292,5	18 Biała Podl.	127,5	28 Legnica	15
9 Kraków	255	19 Kalisz	127,5	29 Kielce	15

SWOBODNIE LATAJĄCYCH LOK 1988

MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH

Lubień Kujawski 23-26.06.1988 r.



Tegoroczne Mistrzostwa Polski Juniorów miały wyjątkowo dużą wagę. Były bowiem ostatecznymi eliminacjami czołówki naszych młodych modelarzy przed zbliżającymi się Mistrzostwami Świata (Leszno 8—15.08.1988). Stąd też na mistrzostwach obecność trenerów Kazimierza Łapińskiego, Jana Ochmana i niżej podpisanego, których zadanie polegało na wyłonieniu reprezentacji wraz z zawodnikami rezerwowymi. Zawody rozegrano na znakomitym lotnisku modelarskim usytuowanym w Lubieniu Kujawskim, a będącym lądowiskiem Aeroklubu Włocławskiego. Wydaje się, że mogłyby się na nim odbywać nawet poważne imprezy międzynarodowe, gdyż pod względem powierzchni jest dużo większe od np. lotniska w Lesznie. Kierownik sekcji modelarskiej Aeroklubu Włocławskiego Bogusław Chełczyński robił wszystko, aby zawody przebiegały sprawnie i bez problemów. Ale znacznie mniej rzucało się w oczy zainteresowanie mistrzostwami ze strony kierownictwa Aeroklubu Włocławskiego i dlatego nie zobaczymy chyba w najbliższym czasie w Lubieniu imprezy typu Puchar Świata czy Mistrzostwa Europy.

Zawody przebiegały w bardzo dobrych, modelarskich warunkach meteorologicznych. Zdarzały się co prawda przelotne opady, ale było ciepło i prawie bezwietrznie. Na podstawie obserwacji poszczególnych zawodników, przeglądu ich modeli, analizy wyników uzyskanych w tych i poprzednich mistrzostwach, a także zawodów rozegranych podczas zgrupowania kadry w Lesznie wyłoniono następujących modelarzy jako kandydatów do reprezentacji Polski na Mistrzostwach Świata.

Klasa F1A

1. Bogusław Miodunka — Aer. Mielecki instr. Piotr Kaczorek
2. Mariusz Urban — Aer. Zagł. Miedź. instr. Tadeusz Kamiński
3. Krzysztof Korzeniecki — Aer. Białostocki instr. Andrzej Filończuk
4. Mieczysław Wojtyński — Aer. ROW instr. Franciszek Kańczok

Klasa F1B

1. Piotr Książek — Aer. Wrocławski instr. Kazimierz Franczak
2. Józef Kościarz — Aer. Gliwicki instr. Czesław Ziober
3. Waldemar Złotnik — Aer. Suwalski instr. Stanisław Skibicki
4. Grzegorz Szwedo — Aer. Stalowowolski instr. Franciszek Szwedo
5. Arkadiusz Kudła — Aer. Mielecki instr. Michał Nowak





Klasa F1C

1. Dariusz Sikorski — Aer. Szczeciński instr. Jarosław Zieliński
2. Marcin Szender — Aer. Gliwicki instr. Witold Stabiszewski
3. Mariusz Gąsiorowski — Aer. Śląski instr. Jerzy Włodarczyk

W klasach F1A i F1B ostateczny skład reprezentacji zostanie wyłoniony tuż przed Mistrzostwami Świata. Wydaje się, że nasi reprezentanci mają szansę na medalowe lokaty w każdej z klas. To czy tę szansę wykorzystają, zależeć będzie od nich samych, trenerów i przysłowiowego łutu szczęścia.

Wyniki tegorocznych Mistrzostw Polski Juniorów

Klasa F1A

1. Bogusław Mioduńka Aer. Mielecki 99 + 180 + 180 + 180 + 180 + 180 + + 180 = 1179
2. Mirosław Żuchiński Aer. Podkarpacki 180 + 180 + 115 + 180 + 156 + 180 + + 180 = 1171
3. Mariusz Urban Aer. Zagł. Miedź. 142 + 147 + 98 + 153 + 180 + 180 = = 1080
4. Mieczysław Wojtyński Aer. ROW 53 + + 180 + 142 + 180 + 180 + 178 + + 91 = 1004
5. Krzysztof Korzeniecki Aer. Białostocki 180 + 180 + 117 + 180 + 89 + + 112 + 131 = 989
6. Robert Klepner Aer. Zagł. Miedź. 86 + 180 + 128 + 113 + 112 + 180 + + 180 = 979

Klasa F1B

1. Piotr Książek Aer. Wrocławski 172 + + 180 + 180 + 167 + 180 + 180 + + 180 = 1239
2. Józef Kościarz Aer. Gliwicki 180 + 180 + 171 + 180 + 143 + 114 + 127 = = 1095
3. Waldemar Złotnik Aer. Suwalski 140 + 163 + 110 + 157 + 133 + 143 + + 162 = 1008
4. Grzegorz Szwedo Aer. Stalowa Wola 140 + 120 + 126 + 161 + 127 + 174 + + 135 = 983
5. Andrzej Soczewka Aer. Opolski 124 + 163 + 152 + 125 + 86 + 104 + 180 = = 934
6. Andrzej Farasewicz Aer. Warm. Mazurski 144 + 117 + 131 + 151 + 103 + + 106 + 180 = 932

Klasa F1C

1. Dariusz Sikorski Aer. Szczeciński 180 + 100 + 180 + 95 + 180 + 180 + + 140 = 1055
2. Marcin Szender Aer. Gliwicki 68 + + 118 + 93 + 114 + 180 + 174 + + 170 = 917
3. Mariusz Gąsiorowski Aer. Śląski 180 + 168 + 79 + 76 + 180 + 79 + + 119 = 881
4. Łukasz Królicki Aer. Śląski 49 + + 54 + 100 + 41 + 63 + 180 + 180 = = 667
5. Grzegorz Pułka Aer. Gdański 137 + + 148 + 92 + 0 + 63 + 0 + 80 = = 520
6. Artur Wirkiewicz Aer. Leszno 58 + + 69 + 55 + 123 + 43 + 71 + 96 = = 515

STANISŁAW KUBIT

XXIII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ - Kielce 16-18.06.88

Już po raz 23 najmłodsi modelarze spółdzielczości mieszkaniowej i ich instruktorzy spotkali się, aby rywalizować o miano najlepszych w kraju, w Kielcach, pięknym mieście wojewódzkim położonym u podnóża Gór Świętokrzyskich. Nawiasem mówiąc, wpływ tych gór uwidoczniał się w turbulencji powietrza nad miejscem startu przy dominacji prądów duszących. W efekcie tego na startach zaciążyła przypadkowość, modele wyprawiały różne harce, a widok „Jaskółek" kręcących w locie swobodnym niespodziewanie szybkie beczki, czy też lekkich modeli tracących w ciągu paru sekund po kilkanaście metrów wysokości, nie należał do rzadkości. Obecność gór zaakcentowana była również w plastycznym wystroju imprezy.

Jak powszechnie wiadomo, kiedyś na Łysej Górze było niewielkie lotnisko, z którego startowały urocze panienki znane z tego, że oprócz płatania złośliwych psikusów potrafiły doskonale latać na miotłach. Jedna z nich pokazana w momencie dynamicznego startu stanowiła główny motyw plakatu i okolicznościowych znaczków. Jeśli już o tym mowa, to należy podkreślić, że twórcą oprawy plastycznej imprezy był dyrektor Państwowego Liceum Sztuk Plastycznych w Kielcach mgr Tadeusz Maj. Jemu to również uczestnicy imprezy zawdzięczali możliwość zakwaterowania i wyżywienia w internacie tej szkoły.

Tegoroczne zawody rozegrano według nowego regulaminu. W związku z połączeniem zawodów modeli na uwięzi z zawodami modeli swobodnie latających o wyniku decydowała suma punktów uzyskanych za miejsca zajęte przez poszczególnych zawodników, a nie suma punktów, jak to dawniej bywało.

Z całą pewnością bardziej sprawiedliwy i obiektywny był poprzedni system rozgrywania dwu oddzielnych jakby imprez. Skoro jednak dyrektor mgr Ryszard Kunce, wielki i szczery przyjaciel sportu modelarskiego, reprezentujący CZSBM, czyli głównego sponsora imprezy, twierdzi, że w aktualnych realiach finansowych nie ma możliwości rozgrywania podwójnych zawodów, to trzeba mu po prostu wierzyć. Zresztą w ogólnej punktacji zespołowej w porównaniu z latami poprzednimi nie zaszły znowu takie duże zmiany z wyjątkiem sensacyjnego zwycięstwa drużyny SM z Leszna prowadzonej przez instr. Leszka Staweckiego. Chociaż prawdę mówiąc, o modelarzach z Leszna jest w ostatnich latach coraz głośniej i nie ostatni to zapewne sukces zanotowali oni w Kielcach. W czołówce jak zwykle uplasowali się modelarze ze Świdnika, Szczecina i Gliwic. Bardzo widoczni byli także zawodnicy z Wrześni, Poznania, Legionowa, Kalisza, Nowej Soli, Chełma i Suwałk. Ale na zawodach najwięcej skorzystali chyba modelarze z Kielc. Z okazji imprezy zyskali nowy tor dla modeli na uwięzi — a może i RC. Duża w tym zasługa prezesa Wojewódzkiego Związku Spółdzielni Mieszkaniowej, a zarazem prezesa Aeroklubu Kieleckiego mgr. Huberta Staszewskiego. Wpływ osobowości prezesa uwidoczniony był również w nienagannej organizacji imprezy. A mówiąc o organizatorach, nie sposób pominąć udziału w przygotowaniu imprezy Kieleckiej Spółdzielni Mieszkaniowej RSM „Armatury" oraz Aeroklubu Kieleckiego.

Ciekawym elementem zawodów były pokazy lotnicze i modelarskie po otwarciu i przed ich zakończeniem. Piękne loty modeli radiosterowanych demonstrowali utytułowani modelarze: Franciszek Glasowicz, Jan Miarka i Leszek Jamroz. Marian Kaziród zademonstrował loty na uwięzi Zlina 50L, którym wywalczył mistrzostwo Polski.

Młodzież z wielkim zainteresowaniem oglądała pokazy mistrzów i zastanawiała się zapewne, kiedy i ona budować będzie podobne modele. Wracając do przebiegu zawodów, warto podkreślić ich dobre prowadzenie przez kierownika sekcji modelarskiej Jerzego Kozę. W efekcie zawody przebiegały w bardzo sportowej atmosferze mimo pewnej normalnej zresztą nerwowości ze strony rozgorączkowanych instruktorów. Ale taki to już koloryt tej ciekawej i pożytecznej imprezy. Instruktorzy przeżywają starty mocniej aniżeli ich wychowankowie, tak być powinno i nic na to poradzić nie można. Zawsze też po jej zakończeniu odprężeni już i uśmiechnięci wymieniają uwagi i doświadczenia. Seniorem wśród instruktorów był p. Roman Straburzyński z Tarnobrzega. Patrząc na werwę i zaangażowanie p. Romana można było nabrać pewności, że niedawny Jubilat (50 lat działalności modelarskiej) z łatwością osiągnie kolejną i następne okrągłe rocznice uprawiania tej działalności. I tego p. Romanowi życzymy z całą serdecznością.

Sprawozdanie z pięknej kieleckiej imprezy chciałbym podsumować kilkoma wnioskami:

1. Punktację za zajęcie poszczególnych miejsc należy przyjąć taką jak w Pucharze Polski czy też w Pucharze Świata.
2. Powinny być uściślone niektóre punkty regulaminu imprezy (np. czy długość holu mierzyć pod naciągiem).
3. Oprócz zawodników trzeba nagradzać instruktorów zwycięskich drużyn.
4. Należy zadbać o przedstawienie przebiegu imprezy w radiu i telewizji. Moja propozycja: w miejsce jednego z etapów wielkiego, lecz coraz nudniejszego wyścigu kolarskiego.
5. Termin zawodów nie powinien kolidować z egzaminami wstępnymi do szkół średnich.
6. Szczególną uwagę należy zwrócić na dobór obsady sędziowskiej, a także na przeszkolenie sędziów przed samą imprezą. Napiszemy o tym w oddzielnym artykule.

Wyniki:

Klasa F1A 1/2
1. T. Pakuła — Legionowo — 119 + 120 + 81 + 120 + 110 = 550
2. J. Lasak — Kielce — 77 + 120 + 55 + 40 + 120 = 412
3. M. Gliński — Gliwice — 62 + 40 + 110 + 22 + 120 = 354

Klasa F1H
1. K. Karaś — Chełm — 36 + 120 + 94 + 70 + 105 = 425
2. A Naumiuk — Świdnik — 50 + 120 + 57 + 120 + 48 = 395
3. W. Kubit — Gliwice — 120 + 120 + 31 + 83 + 36 = 390

Klasa F1G
1. G. Jaskuła — Nowa Sól — 26 + 104 + 120 + 78 + 41 = 369
2. M. Bielański — Suwałki — 32 + 120 + 65 + 46 + 84 = 347
3. H. Hoińca — Gliwice — 41 + 120 + 41 + 35 + 56 = 293

Klasa F1C1
1. M. Daloszyński — Leszno — 56 + 92 + 100 + 58 + 102 = 408
2. M. Kretkowski — Poznań — 120 + 31 + 4 + 65 + 120 = 340
3. T. Nowakowski — Piotrków — 64 + 4 + 33 + 120 + 63 = 284

Klasa CO₁
1. R. Maciejak — Poznań — 61 + 64 + 55 + 74 + 120 = 374
2. R. Bogobowicz — Tarnów — 90 + 30 + 56 + 32 + 105 = 313
3. R. Obuchowicz — Szczecin — 75 + 47 + 55 + 120 + 4 = 301

Klasa S3A
1. A. Starobrat — Świdnik — 120 + 120 + 120 + 120 + 120 = 600
2. D. Wągrowski — Kalisz — 120 + 95 + 90 + 80 + 120 = 505
3. K. Kotański — Nowa Sól — 120 + 120 + 108 + 120 + 0 = 468

Klasa F2B
1. B. Jaskulski — Leszno — 132; 228 = 228
2. S. Urbański — Kalisz 163; 205 = 205

Klasa F4B
1. A. Werkiewicz — Leszno — 1420 + (1317 v 806) = 2737
2. S. Snop — Szczecin — 1320 + (523 v 1008) = 2328

Klasyfikacja drużynowa:
1. Leszno — 60 pkt.
2. Świdnik — 47 pkt.
3. Szczecin — 38 pkt.
4. Gliwice — 36 pkt.
5. Poznań — 35 pkt.
6. Kalisz — 30 pkt.

Startowało 122 zawodników z 29 województw.

STANISŁAW KUBIT

MISTRZOSTWA PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH MODELI LATAJĄCYCH NA UWIĘZI

Dokończenie ze str. 3

Starczyło to na awans do półfinałów. Podobnie jak w pozostałych klasach dominowali tu Rosjanie zdobywając prawie wszystkie medale.

Receptą na poprawę wyników w wyścigu zespołowym mogą być tylko silniki własnej produkcji i ścisła współpraca kilku zespołów w Polsce. Wtedy po kilku latach można oczekiwać znaczniejszych rezultatów na arenie międzynarodowej. Obecnie „każdy sobie rzepkę skrobie", a wyniki są takie, jakie są.

Klasa F2D

W walce powietrznej osiągnięty został wyraźny postęp. Koledzy M. Braciak, Z. Karwowski i Z. Wit ściśle współpracując ze sobą (i innymi) włożyli bardzo dużo wysiłku w udoskonalenie sprzętu i umiejętności pilotażowych. I mają wyniki! Mogą być groźni nawet dla Rosjan. Świadczyły o tym piękne dwie walki Marka Braciaka z Shavliskasem, z których pierwszą Marek wygrał — 4:2, a drugą minimalnie przegrał 2:1. Być może gdyby nie błąd mechanika (i strata 40 punktów), Marek zdobyłby nawet srebrny medal. Ale i tak jego brązowy był jedynym medalem indywidualnym w polskiej ekipie. Gratulacje.

Zespołowo nasz „combat team" zdobył srebrny medal bijąc groźnych Czechów i Bułgarów. Należy jednak zastanowić się nad przyszłością tej klasy w Polsce. Mamy kilku dobrych zawodników, ale w walce powietrznej kariera trwa stosunkowo krótko. Co będzie za kilka lat?

P.Z.

DHC I CHIPMUNK (*„Wiewiórka"*)

dokończenie z nru 8/88





OPIS TECHNICZNY

Jednosilnikowy, wolnonośny, dwumiejscowy, dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej o stałym podwoziu.

Płat — o obrysie trapezowym, konstrukcji metalowej jednodźwigarowy, dzielony. U nasady profil NACA 2415 i USA 35B na końcu.

Pokrycie w części przedniej do dźwigara wykonane z blachy duralowej, a dalej płótnem. Skrzydła wyposażone są w klapy do lądowania, napędzane mechanicznie dźwigniami z obu kabin, pokryte płótnem.

Lotki szczelinowe, metalowe, pokryte płótnem. W kesonie przykadłubowej części skrzydeł zabudowano zbiorniki paliwa, a nad nimi wskaźniki paliwa, widoczne z kabiny pilota. Wznios skrzydła 5°. Kąt zaklinowania środkowej części skrzydła +2° w stosunku do osi ciągu śmigła.

Kadłub — konstrukcji skorupowej, metalowy, pokryty gładką blachą duralową, mieści dwa miejsca załogi wyposażone w podwójny zestaw przyrządów i podwójny układ sterowania. Technologicznie kadłub dzieli się na trzy części. Część przednią stanowi silnik z odejmowanymi metalowymi osłonami. Część środkową mieszcząca kabiny załogi, do której przymocowane są skrzydła. Część tylną stanowi stożek, do którego przymocowano usterzenie.

Usterzenie — wolnonośne, metalowe. Stateczniki pokryte blachą, stery płótnem. Statecznik poziomy nie dzielony. Ster dzielony wyposażony w klapkę wyważającą sterowaną z kabiny, umieszczono na prawej części steru wysokości. Niektóre samoloty miały klapki wyważające na częściach steru.

Usterzenie pionowe o charakterystycznym obrysie typowym dla konstrukcji De Havillanda. Ster kierunku wyposażony w klapkę obciążającą nastawną na ziemi.

Podwozie — stałe, w układzie klasycznym, jednogoleniowe, wolnonośne. Golenie przednie szeroko rozstawione, amortyzowane. Na lewej owiewce goleni podwozia pod skrzydłem zamocowano reflektor do lądowania w nocy. Koła wyposażone w hydrauliczne hamulce. Kółko ogonowe zamocowane w widelcu, amortyzowane.

Napęd — silnik tłokowy, czterocylindrowy, rzędowy, odwrócony, chłodzony powietrzem. De Havilland Gipsy Major IC o mocy 108 kW (142 KM) (prototyp). Śmigło dwułopatowe, metalowe o stałym skoku. W samolotach produkowanych dla RAF stosowano silniki De Havilland Gipsy Major 8 oraz Gipsy Major 10 MK-2 dla lotnictwa cywilnego.

Dane techniczne:

rozpiętość — 10 465 mm

długość — 7 747 mm

wysokość — 2 159 mm

powierzchnia nośna — 15,98 m²

masa własna — 647 kg

masa w locie, normalna — 914 kg

masa maksymalna do startu — 953 kg

prędkość maksymalna przy ziemi — 222 km/h

prędkość przelotowa przy ziemi — 191 km/h

prędkość wznoszenia — 4,27 m/sek

pułap — 4820 m

zasięg — 445 km przy prędkości 187 km/h na wys. 1525 m.

Uwagi do rysunku, malowanie

Na arkuszach 1—3 narysowana jest wersja DHC-I-T-10 produkowana dla RAF. Cały samolot miał kolor naturalnego aluminium z żółtymi pasami (najbardziej zbliżony — HUMBROL 69) na skrzydłach i kadłubie.

Górna osłona silnika i przednia część przed kabiną czarna matowa (przeciwodblaskowa). Klamki kabiny czerwone. Napisy na płatowcu czarne (ark. nr 5). Pozostałe elementy kolorystyczne zaznaczono na rysunku.

Wyjaśnienie oznaczeń kabiny na arkuszu nr 3

13 — sterownica nożna

14 — busola pozioma

15 — dźwignia napędu klap

16 — gaśnica

17 — dźwignia hamulców

18 — dźwignia przepustnicy (gazu)

19 — dźwignia regulacji składu mieszanki

20 — pokrętło napędu trymera steru wysokości

21 — kran paliwa.

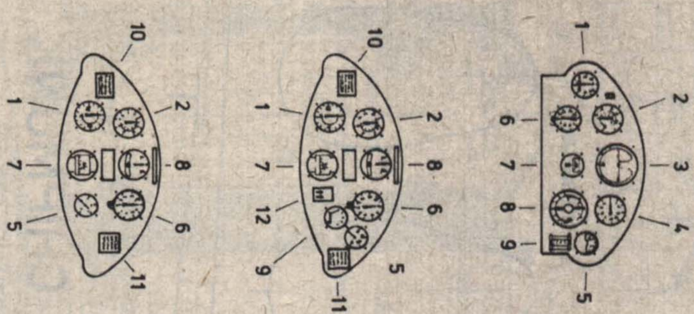
Na arkuszach 4—5 narysowano wersję kanadyjską T-30. Cały samolot malowany błyszczącym lakierem żółtym. Pozostałe elementy barwne zaznaczone na rysunku.

ZBIGNIEW LURANC



94-5-3-1987

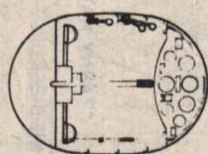
1:20

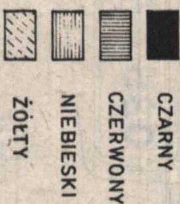


WB550

0

SAMOLOT DHC 1 WB 550 W KOLORZE NATURALNEGO ALUMINIUM-SREBRNY



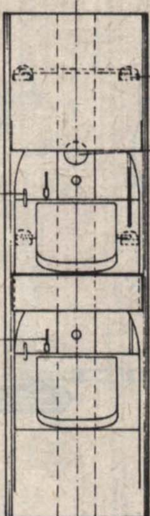


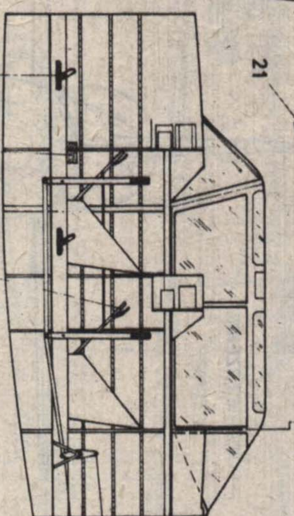
CZARNY

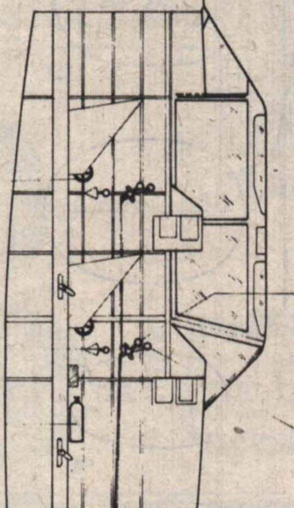
CZERWONY

NIEBIESKI

ŻÓŁTY







1 2 4 5m

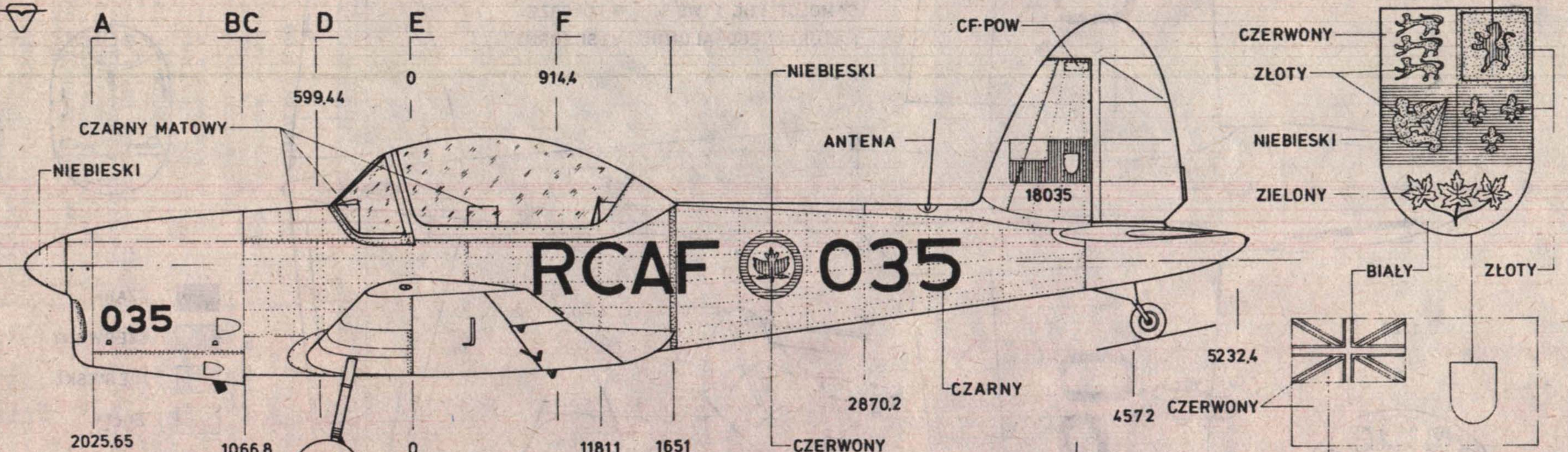
DHC 1 CHIPMUNK

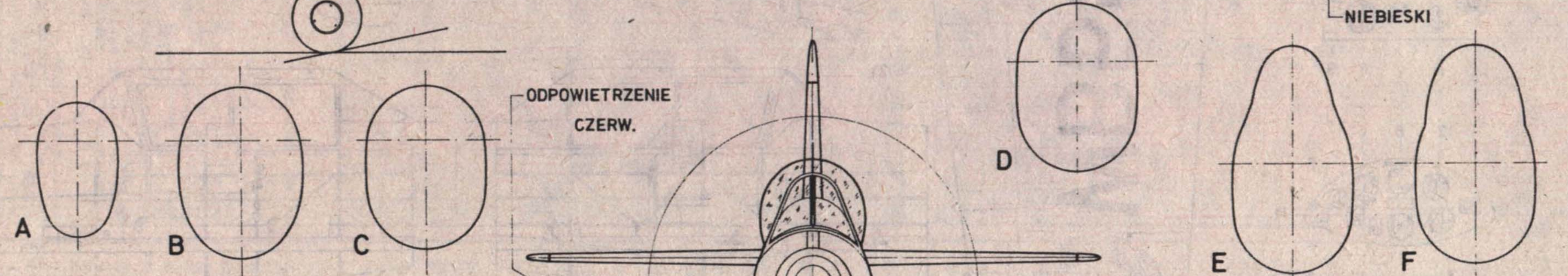
PODZIAŁKA 1:40

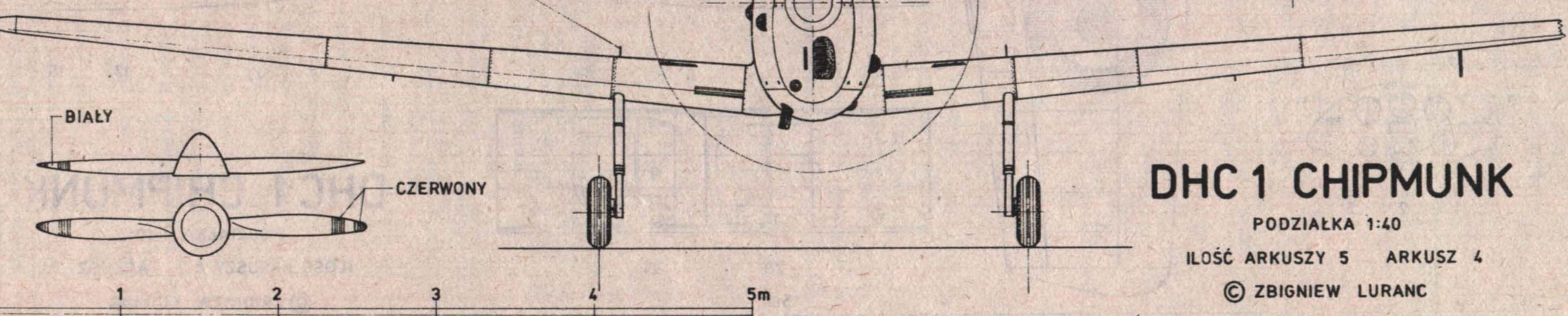
ILOŚĆ ARKUSZY 5 ARKUSZ 3

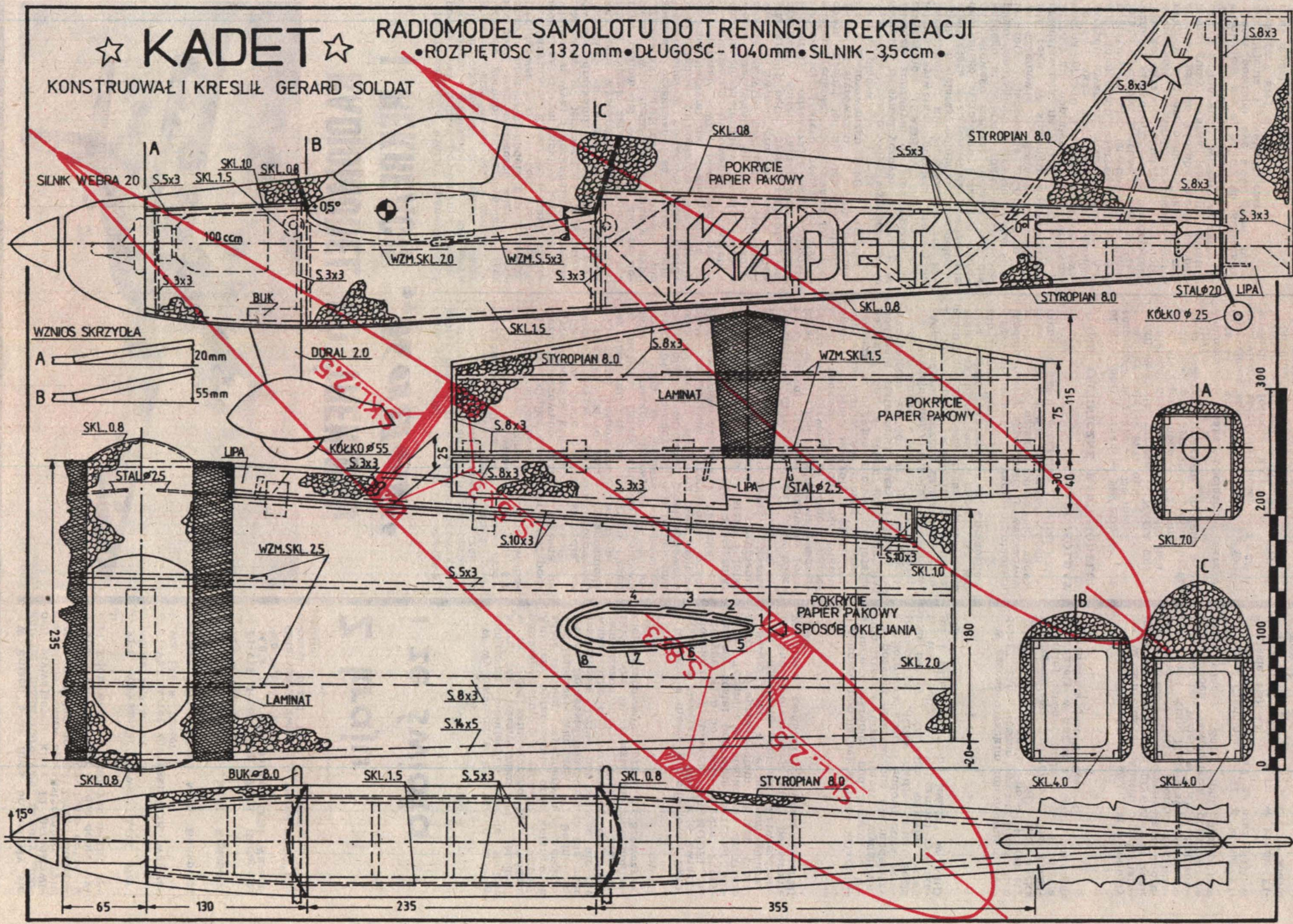


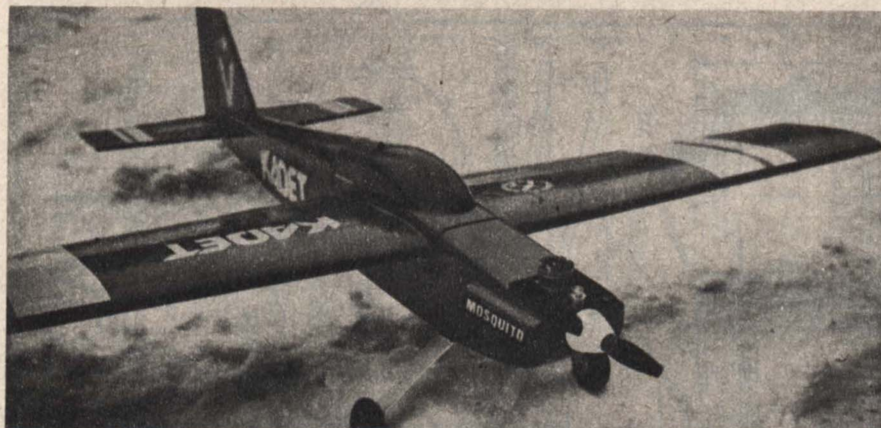
95-5-4-1987


A
BC
D
E
F
599,44
0
914,4
CZARNY MATOWY
NIEBIESKI
035
RCAF 035
NIEBIESKI
ANTENA
CF-POW
18035
2025,65
1066,8
0
1181,1
1651
2870,2
CZERWONY
CZARNY
4572
5232,4
CZERWONY
CZERWONY
ZŁOTY
NIEBIESKI
ZIELONY
BIAŁY
ZŁOTY
CZERWONY
NIEBIESKI


A
B
C
ODPOWIETRZENIE
CZERW.
D
E
F


BIAŁY
CZERWONY
1
2
3
4
5m
DHC 1 CHIPMUNK
PODZIAŁKA 1:40
ILOŚĆ ARKUSZY 5 ARKUSZ 4
© ZBIGNIEW LURANC


☆ KADET ☆
KONSTRUOWAŁ I KREŚLIŁ GERARD SOLDAT
RADIOMODEL SAMOLOTU DO TRENINGU I REKREACJI
•ROZPIĘTOŚĆ - 1320mm• DŁUGOŚĆ - 1040mm• SILNIK - 3,5ccm•
SILNIK WEBRA 20
100 ccm
WZNIOS SKRZYDŁA
A 20mm
B 55mm
DURAL 2.0
KÓŁKO ø55
KÓŁKO ø 25
STALø20
LIPA
POKRYCIE PAPIER PAKOWY
POKRYCIE PAPIER PAKOWY SPOSÓB OKLEJANIA
STYROPIAN 8.0
LAMINAT
WZM.SKL.2.0
WZM.S.5x3
WZM.SKL.1.5
WZM.SKL.2.5
STALø2.5
BUKø8.0
BUK
SKL.0.8
SKL.1.0
SKL.1.5
SKL.2.0
SKL.4.0
SKL.7.0
S.3x3
S.5x3
S.8x3
S.10x3
S.14x5
0,5°
1,5°
0°
KADET
SKL.2.5
S.5x3
S.8x3
65
130
235
355
180
20
115
75
30
40
25
0
100
200
300



RADIOMODEL DO TRENINGU I REKREACJI „Kadet"

Radiomodelarze, którzy opanowali już podstawowy pilotaż powolnymi i samostatecznymi radiomodelami szybowca lub motoszybowca (sterowanie — ster kierunku, ster wysokości) i samolotu w układzie górnopłata (sterowanie — ster kierunku, ster wysokości, silnik) — odczuwali brak radiomodelu przejściowego, treningowego, o cechach radiomodelu akrobacyjnego. Chodziło o taki radiomodel, na którym mogliby kształcić prawidłowe nawyki i doskonalić sprawność manualną w jednoczesnej manipulacji dwoma drążkami nadajnika, sterując radiomodelem za pomocą: steru kierunku, steru wysokości, lotek i silnika. Kiedy wynikło zapotrzebowanie na tego typu radiomodel — okazało się, że dostępne w handlu prefabrykaty typu „CESSNA", „JUNIOR" i „PIPER" nie spełniają oczekiwań i są bardzo drogie. Wyposażone w płasko-wypukłe profile i o układzie górnopłatów, nie wnosiły cechami lotnymi nic nowego ponad to, co oferował „RWD-5 bis", model prosty i uniwersalny, budowany z prostych i dostępnych materiałów, według wzorowego opracowania W. Schiera. Radiomodele „RWD-5 bis" (bez lotek!) budowane w Świnoujściu w latach 1974—1982 kręciły pętle, beczki autorotacyjne, przewroty, spirale, korkociągi, wywroty i zawroty, odznaczając się doskonałą statecznością i sterownością. Na zwiększonej prędkości wykonywano loty plecowe, niezbyt jednak udane i nieprzyjemne w sterowaniu, co wynikało właśnie z zastosowanego profilu skrzydła i układu płatowca.

„KADET" radiomodel wyposażony w skrzydło o symetrycznym profilu i w układzie zbliżonym do średniopłata. Na atrakcyjność „KADETA" wpływa samolotowa sylwetka, przyjęta tradycyjna konstrukcja i nie stosowana przez naszych modelarzy odmienna technologia, wynikająca z zastosowania powszechnie dostępnego styropianu i szarego papieru pakowego zamiast nieosiągalnej dla każdego modelarza drogiej balsy i papieru japońskiego. Pierwsze udane starty, loty i lądowania „KADET" odbył w Goleniowie i Świnoujściu wiosną 1985 roku. W stosunku do prototypu, przedstawiona na planie wersja „KADETA" ma poprawioną linię aerodynamiczną przodu kadłuba. Zaprezentowane są także dwa warianty wzniosu skrzydła: wariant wzniosu skrzydła A — dla radiomodelu, którego skrzydło wyposażymy w lotki (sterowanie — silnik, lotki, wysokość, kierunek) oraz wariant wzniosu skrzydła B — dla radiomodelu, którego skrzydło zbudujemy bez lotek (sterowanie — silnik, wysokość, kierunek). W obu przypadkach skrzydło mocowane jest do kadłuba mocnymi pasmami gumy. Ważne jest, aby ostatnie cztery pasma gumy wiązały skrzydło na krzyż, chroniąc pozostałe pasma przed zsunięciem się z bukowych kołeczków. Razem powinno być 8—10 pasm gumy. Do klejenia i oklejenia całego modelu wystarczy klej wikol.

Opis modelu, budowa:

Kadłub. Kadłub jest skrzynką wykonaną ze sklejki i kratownicy sosnowej, której boki i górę oklejono deseczkami twardego styropianu. Sposób oprofilowania kadłuba przedstawiają przekroje A, B i C, będące wręgami. Część podskrzydłowa kadłuba, wzmocniona sklejką 2 mm i listwami sosnowymi 5 x 3 mm, stanowi zasobnik serwomechanizmów i odbiornika.

Osłonkę silnika oraz osłonki kół podwozia laminowano tkaniną szklaną na styropianowym kopycie.

Skrzydło. Dwie połówki skrzydła, uprzednio wycięte (drutem oporowym), z twardego styropianu i wzmocnione wklejonymi sosnowymi dźwigarami oraz listwami natarcia i spływu (jeżeli to możliwe, listwy natarcia i spływu najlepiej zastąpić lipowymi) — sklejono ze sobą za pomocą sklejkowych łączników, będących wzmocnieniami. Centropłat obustronnie przelaminowano tkaniną szklaną. Na górną część centropłata przyklejono styropianową, oprofilowaną część kadłuba z kabinką.

Stateczniki, stery, lotki. Stateczniki pionowy i poziomy, oraz stery i lotki stanowią deseczki twardego styropianu, oklejone listwami sosnowymi, a jeszcze lepiej — lipowymi.

Oklejanie. Cały model oklejamy mokrym, szarym papierem pakowym (unikając w ten sposób fałdowania i marszczenia się pokrycia), za pomocą naniesionego pędzlem rozwodnionego wikolu. Sposób oklejenia skrzydła ilustruje rysunek na planie. Ale można to zrobić prostszą, tradycyjną metodą, oklejając najpierw dół, a potem górę skrzydła, podobnie stateczniki, stery i lotki. Po wyschnięciu całość raz jeszcze pokrywamy (malujemy) pędzlem cienką warstwą rozwodnionego wikolu, co stanowi zabezpieczenie przed działaniem farb. Po kolejnym wyschnięciu cały model malujemy czerwoną farbą nitro oraz nanosimy białe pasy i napisy. Na koniec całość impregnujemy Chemosilem lub Drewnoluxem.

Przy budowie, regulacji i oblotach modelu należy skorzystać ze wskazówek zawartych w opisie modelu akrobacyjnego „MALUTKI", zamieszczonych w numerze 5/88 miesięcznika „MODELARZ".

GERARD SOLDAT

DANE TECHNICZNE RADIOMODELU:

długość bez kołpaka — 996 mm
rozpiętość skrzydła — 1320 mm
pow. skrzydła — 27,72 dm²
profil skrzydła, symetr. — NACA 0015
rozpiętość stat. poziomego — 480 mm
pow. stat. poziomego — 6,24 dm²
profil stat. poz. symetr. — płaska płytka
masa całkowita maksym. modelu z paliwem — 1800 g
dopuszczalne maks. obciążenie skrzydła — 65 g/dm²
wychylenie steru kierunku — 2 x 30°
wychylenie steru wysokości — 2 x 20°
wychylenie lotek — 2 x 30°
wyważenie modelu — 27% SCA skrzydła (średniej cięciwy aerodynamicznej skrzydła)

W dniach 9—10 lipca br. odbyły się kolejne międzynarodowe zawody modeli pływających klasy F1 przedstawicieli stolic państw socjalistycznych. Tym razem gospodarzem był Zarząd Stołeczny LOK Warszawa. Uzyskano dobre, a w klasie F1-V15 nawet bardzo dobre wyniki. Zdobywcami pierwszych miejsc byli:

— F1-E Aleksander Rawski LOK Warszawa 20,0 s.
— F1-V3,5 Artur Siwiński LOK Warszawa 19,8 s. junior
— F1-3,5 Zoltan Toth MHS Budapeszt 17,2 s. senior
— F1-6,5 Jozef Toth MHS Budapeszt 15,4 s. razem
— F1-V15 Jozef Toth MHS Budapeszt 14,0 s. (a Robert Sarzała LOK Warszawa 14,4 s), razem.

Ostatecznie zwyciężył zespół MHS Budapeszt przed LOK Warszawa i GST Berlin.

Z kraju i ze świata

• • •

W wydawanym w RFN dla modelarzy lotniczych budujących modele zdalnie kierowane miesięczniku pt. „Modell" w nr 7/1988 zamieszczono plan modelu polskiego samolotu PZL-101 GAWRON. Autorem opracowania oraz kolorowych zdjęć samolotu wykonanych w Aeroklubie Jeleniogórskim jest W. Belina-Zielewicz. Do tekstu opisowego można mieć zastrzeżenia. Dziwi nas też, że nic nie wspomniano o pierwowzorze tego planu zamieszczonym w „Planach Modelarskich" (nr 52), zresztą znacznie dokładniej opracowanym przez W. Szewczyka.

• • •

W dniu 8 marca br. odbyło się Zgromadzenie Generalne Włoskiego Związku Modelarzy Okrętowych NAVIMODEL, na którym wybrano nowe władze. Prezydentem został ponownie Dyrektor Muzeum Techniki w Mediolanie dr Orazo Curti, wiceprezydentami Enzio Casini i Sergio Fiore, a sekretarzem generalnym Giancarlo Bonassi. Zatwierdzono też budżet organizacji, który po stronie wydatków zamknął się sumą 19 137 221 lirów.

• • •

Autorzy popularnej w NRD książki — albumu o okrętach pod żaglami — Ulrich Izrael i Jürgen Gebauer wydali nową pozycję przeznaczoną dla modelarzy i miłośników historii budownictwa okrętowego pt. „Kriegsschiffe unter Segel und Dampf". Okładka sztywna, stron 96, tekst uzupełniony licznymi rysunkami i zdjęciami. Cena książki w NRD 18,50 marki.

• • •

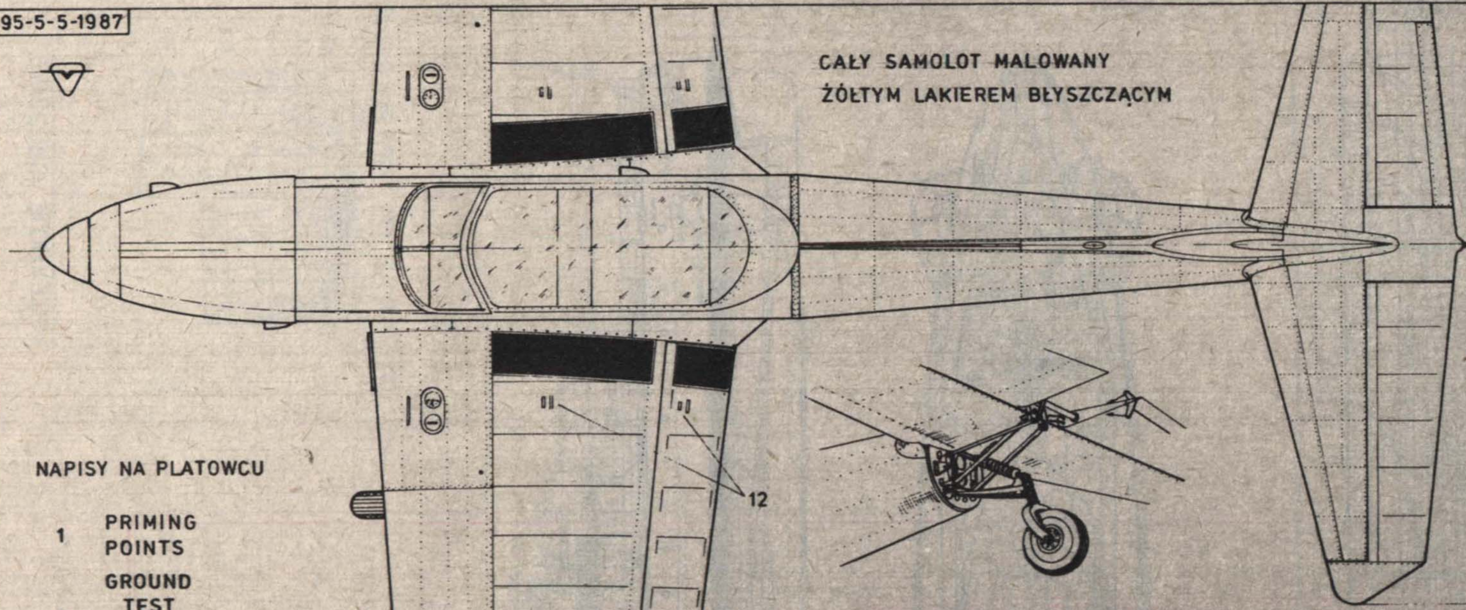
W czechosławackim miesięczniku „Modelař" zamieszczono w nr 5/1988 plan w skali 1:1 modelu polskiej rakiety RASKO 2 konstrukcji dr. inż. Jacka Walczewskiego z Krakowa. Na przedostatniej stronie znalazły się 3 zdjęcia tej rakiety w dużym zbliżeniu. Autorem opracowania jest T. Sladek.

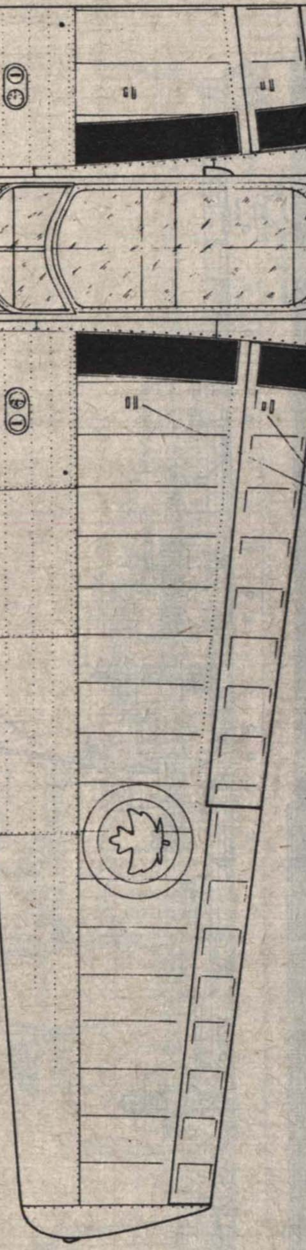
• • •

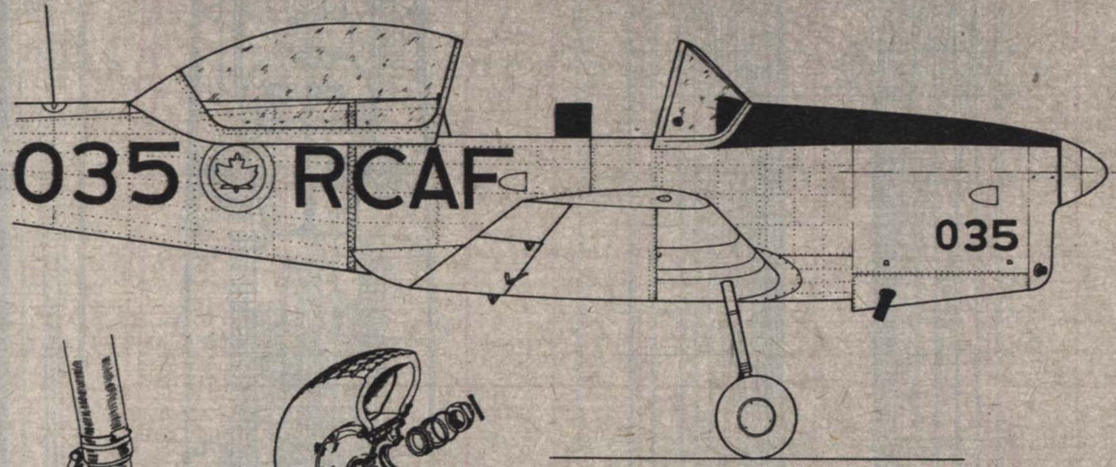
W dniach 2—5 czerwca 1988 r. odbyły się w Schrems w Austrii międzynarodowe zawody modeli pływających zdalnie kierowanych, ogłoszone jako impreza otwarta NAVIGA, których organizatorem był Klub Modelarzy Okrętowych tego miasta. Wzięło w nich udział również dwóch zawodników polskich na koszt własny. Zajęli oni następujące miejsca:
— Adam Cienciała — II w klasie F1-V6,5 wynikiem 18,7 s. oraz XIV w klasie FSR-6,5.
— Krzysztof Mijas — III w klasie F1-V15 wynikiem 16,5 s. i XIII w klasie FSR-15.

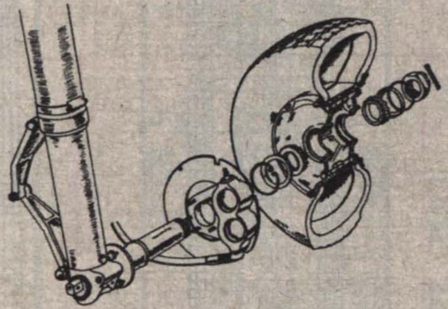
95-5-5-1987











CAŁY SAMOLOT MALOWANY
ŻÓŁTYM LAKIEREM BŁYSZCZĄCYM

OBJAŚNIENIE OZNACZEŃ
TABLICY PRZYRZĄDÓW

1 OBROTOMIERZ
2 PRĘDKOŚCIOMIERZ
3 SZTUCZNY HORYZONT
4 WARIOMETR
5 WSKAŹNIK TEMP. OLEJU
6 WYSOKOŚCIOMIERZ
7 BUSOLA
8 ZAKRĘTOMIERZ
9 MANOMETR OLEJU
10 TABLICZKA PŁATOWCA
11 TABLICZKA SILNIKA
12 WŁ. ISKROWNIKÓW

NAPISY NA PLATOWCU

1 PRIMING POINTS
2 GROUND TEST SOCEET ONLY
3 24VOLTS
4 SLING HERE
5 PUSCH HERE
6 KEEP AVAY STARTER EXHAUST
7 OIL INSIDE
8 FUEL 82 OCTANE /CZERW./
9 KEEP OFF /CZERWONY/
10 NO HANDLE /CZERW./
11 PUSH HERE
12 NO STEP

1 2 3 4 5m

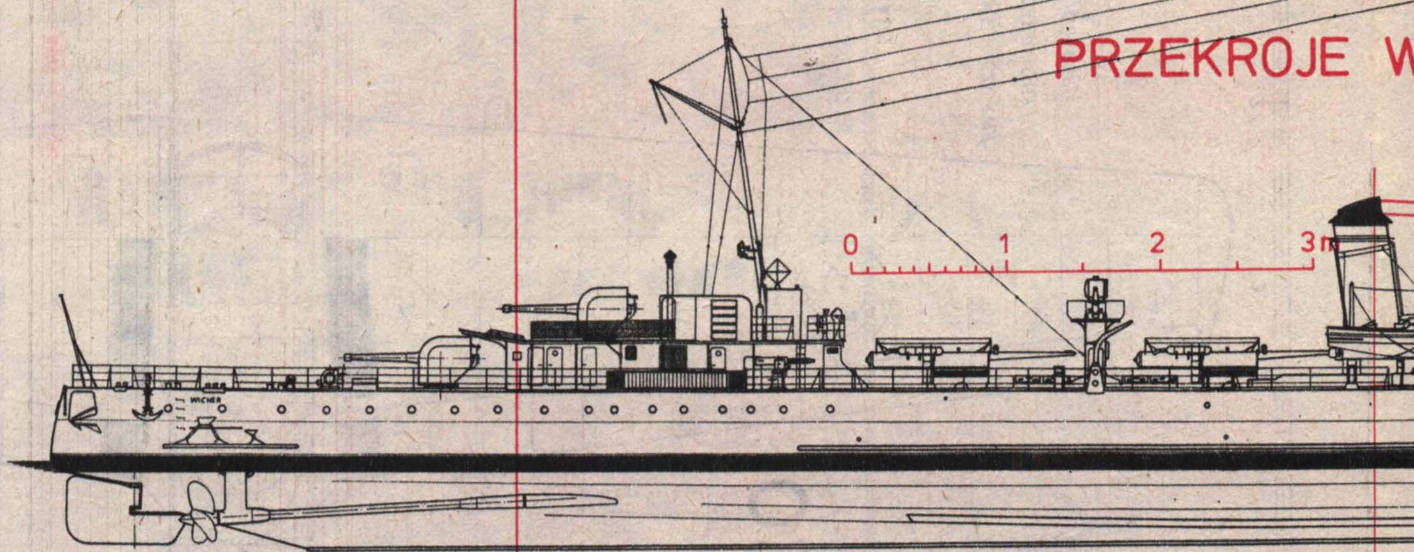
DHC 1 CHIPMUNK

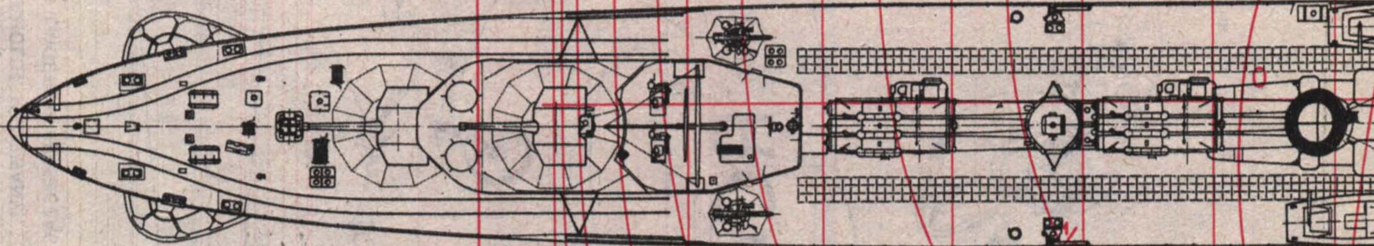
PODZIAŁKA 1:40

ILOŚĆ ARKUSZY 5 ARKUSZ 5

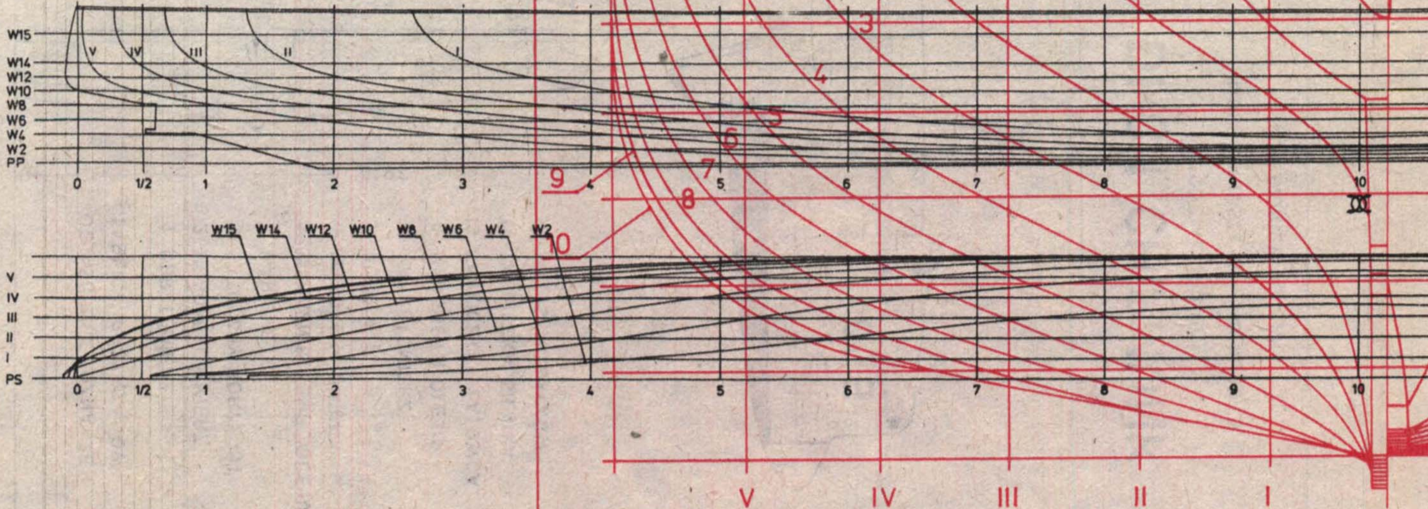
PLAN GENERALN

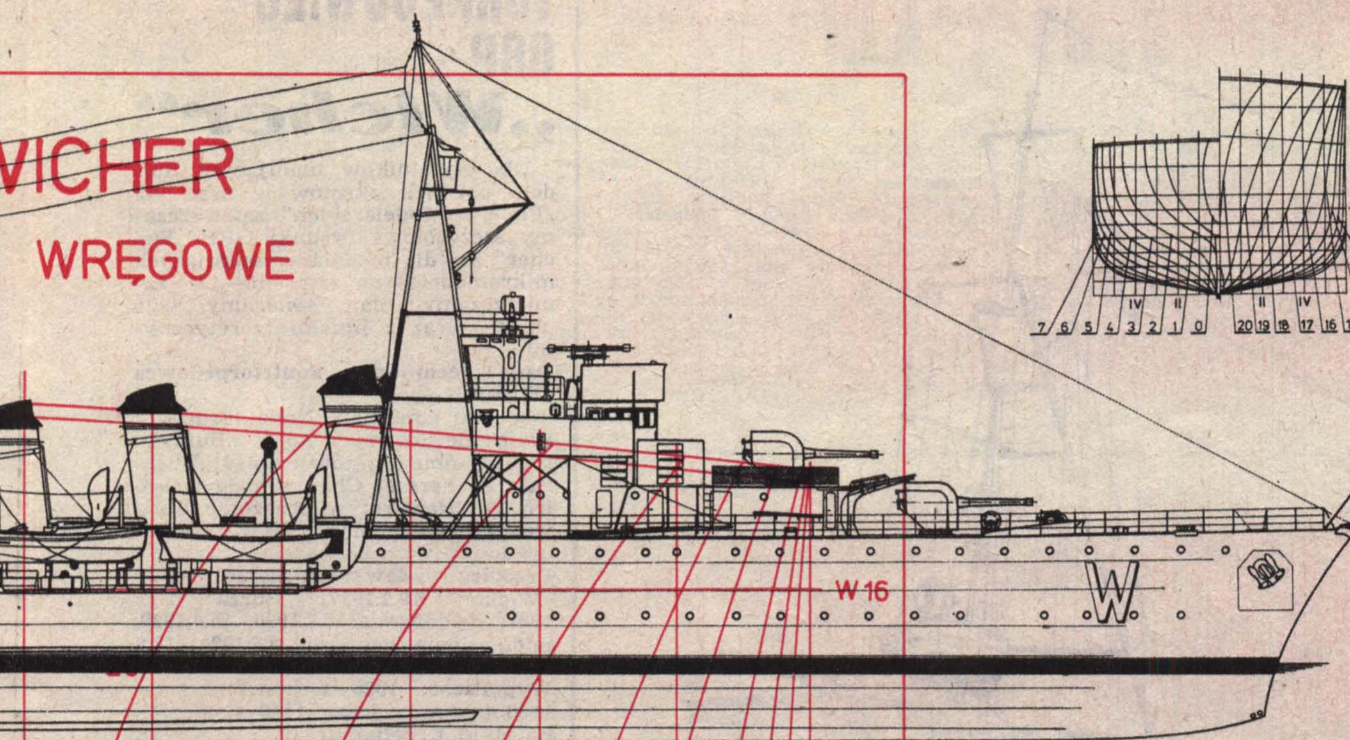
ORP WIC



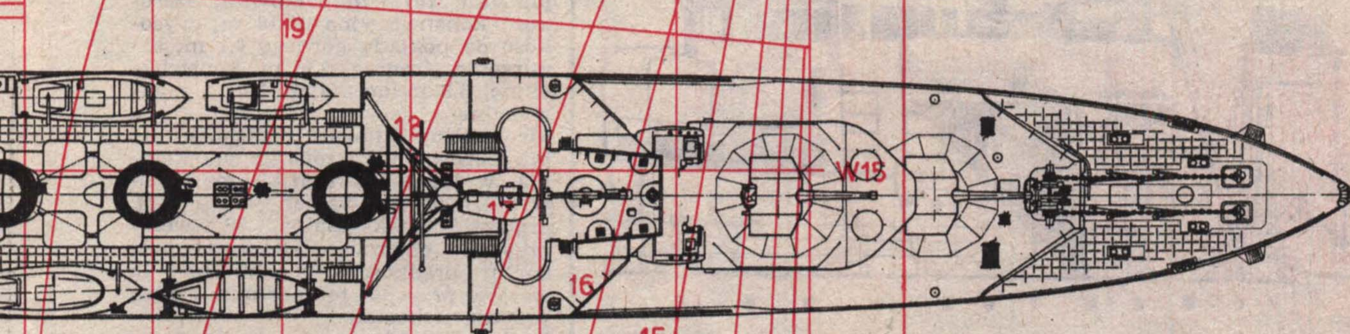


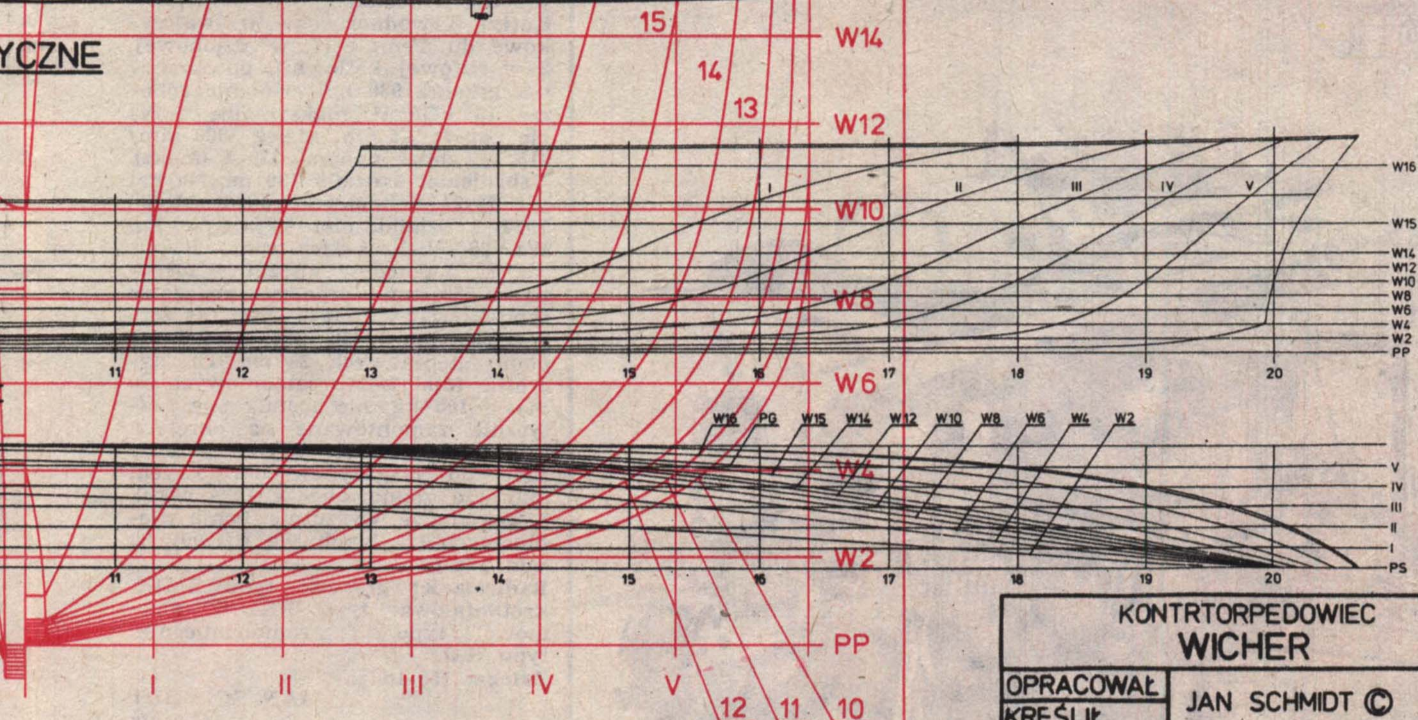
LINIE TEORETYCZ





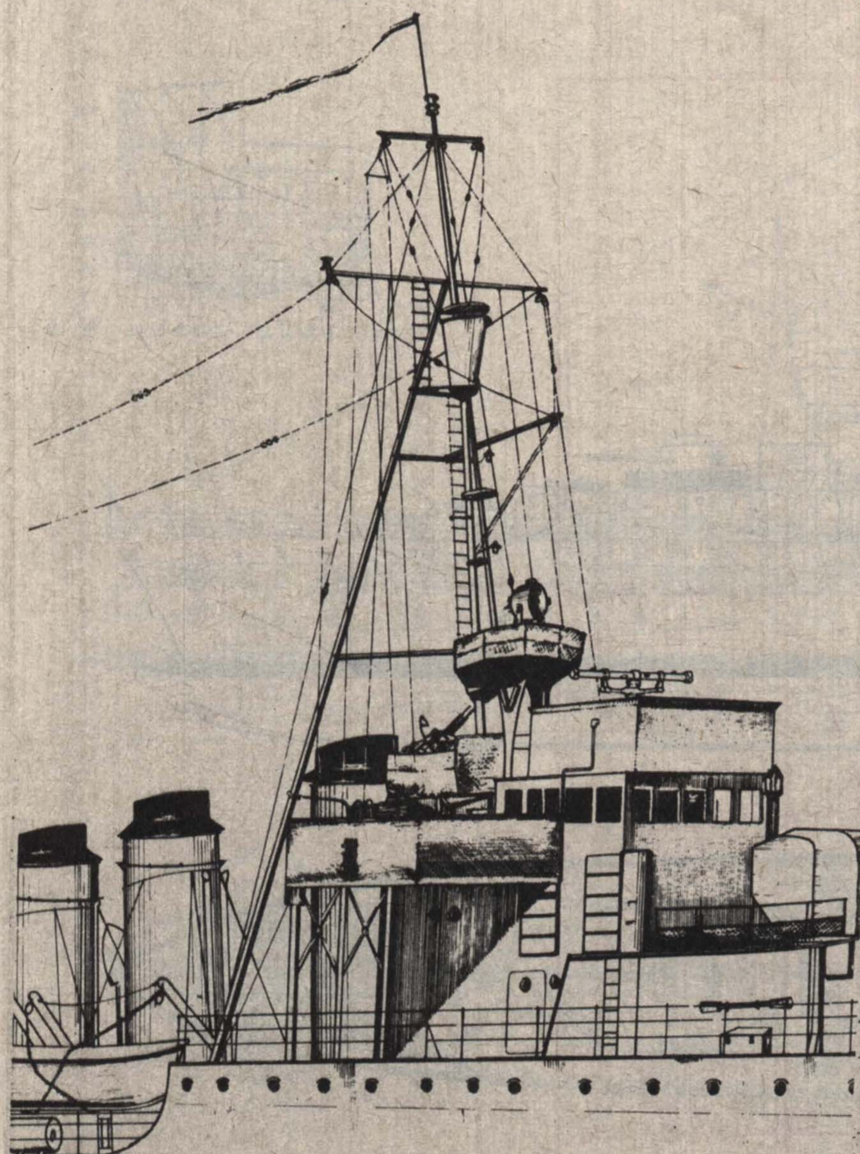
PRZEKROJE WRĘGOWE

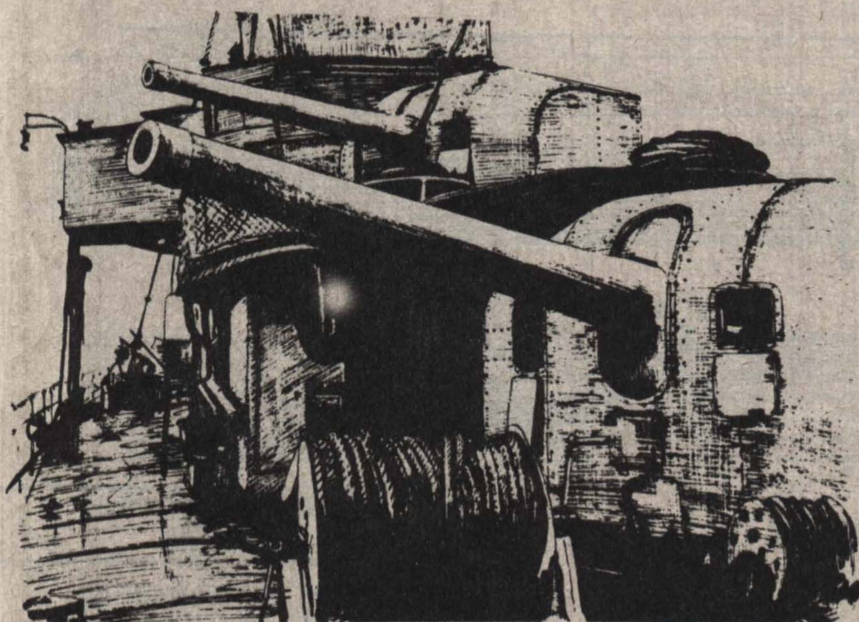




KONTRTORPEDOWIEC
WICHER

OPRACOWAŁ KREŚLIŁ	JAN SCHMIDT ©	
ROK 1987	SKALA 1:150	ARKUSZ 1/6





KONTRTORPEDOWIEC ORP „Wicher"

Dla czytelników budujących modele polskich okrętów w nrze 143 „Planów Modelarskich" zamieszczamy szczegółowe rysunki ORP „Wicher" zaś dla modelarzy budujących mikromodele na str. 16—17, zamieszczamy plan generalny tego okrętu wraz z liniami teoretycznymi.

Dane techniczne kontrtorpedowca „Wicher"

Stocznia: Chantiers Naval Francais, Blainville (również kotły „Burzy"); turbiny obu okrętów i kotły „Wichra": Ateliers et Chantiers de la Loire, St. Nazaire; wyposażenie bojowe: Arsenał marynarki w Cherbourgu.

Przebieg budowy: założenie stępki: „Wicher" 19.2.1927, „Burza" 1.11. 1927; wodowanie: 8.7.1928, 16.4.1929; podniesienie bandery: 8.7.1930, 18.8. 1932.

Wyporność: 1320 t konstrukcyjna, 1400 t standardowa, 1540 t normalna, 1910 t. pełna.

Wymiary: długość 100,9 m między pionami, 107,2 m całkowita; szerokość konstrukcyjna 10,16 m; wysokość do pokładu górnego 6,1 m; zanurzenie średnie 2,9 m konstrukcyjne, 3,3 m normalne, 3,8 m maksymalne.

Mechanizmy główne: 2 zespoły turbin parowych Parsonsa z przekładnią, w jednym przedziale maszynowym, moc na wałach 35 000 KM, prędkość maksymalna 33 węzły przy 360 obr/min (33,8 w na próbach) prędkość ekonomiczna 15 węzłów przy ok. 145 obr/min. (jeden pracujący kocioł).

Kotły: 3 wodnorurowe trójwalczakowe du Temple (1 w dziobowej, 2 w rufowej kotłowni), powierzchnia grzejna 930 m², ciśnienie robocze 10 kG/cm², maksymalne zużycie paliwa 1,5 t/h; zasięg 3000 Mm//15 w; zapas paliwa: 330 t (maks).

Uzbrojenie: 4 działa 130 mm/40 kal Wz 19/24 Schneider-Creusot Model 1924, 2 działka plot 40 mm/40 kal Wz 28 Vickers-Armstrong 2 pdr Mk II, 2 potrójne wyrzutnie torpedowe 550 mm (torpedy parogazowe typu 23 DT) z reduktorami dla torped 533 mm i 450 mm, 2 miotacze bomb głębinowych 24 cm Thornycrofta (dla bomb głębinowych o masie 100 kg, nie zostały one faktycznie zamontowane na okrętach a prawdopodobnie jedynie przekazane do magazynów okrętowych; miotacze złomowano w 1934 roku), 2 pokładowe wyrzutnie bomb głębinowych (20 bomb Wz BH200), 60 min Wz 08.

Radiostacje: główna: typu SMIK, krótkofalowa: typu RKD/K, alarmowa: typu Y; radionamiernik: typu R-J.

Załoga: 155 ludzi.

JAN SCHMIDT
Gdynia

REGATOWY MODEL ŻAGLOWY KLASY F5-E

Prace projektowe nad modelem rozpoczęto w modelarni „Bliza" w Wejherowie jesienią 1987 r., z założeniem, że model powinien być gotowy na otwarcie sezonu 1988.

Modele budowane w klasie „E" powinny odpowiadać następującym wymaganiom:

— długość całkowita — maks. 1000 mm
— masa modelu z aparaturą bez balastu — min. 1700 g
— powierzchnia ożaglowania — maks. 4000 cm²
— wysokość masztu od pokładu — maks. 1650 mm
— wysokość płetwy balastowej od dna kadłuba — maks. 360 mm

Szczegółowe przepisy tej klasy zostały opublikowane w „Modelarzu" 6/87.

Kadłub jest kompromisem pomiędzy typowym kształtem szybkich jachtów żaglowych o małym współczynniku pełnotliwości kadłuba, a kształtem modeli żaglowych, których wyporność i pełnotliwość podyktowana jest masą kadłuba, balastu i aparatury. Smukły kształt głęboko zanurzonego dziobu, płaska szeroka rufa zapewniają stosunkowo małe opory oraz dobre zrównoważenie wzdłużne kadłuba. Pomimo smukłego dziobu model żegluje sucho, co uzyskano przez zastosowanie wręg typu „U" oraz stosunkowo wysokiej burty w części dziobowej.

Pierwsze pływania pokazały, że w stosunku do obliczeń teoretycznych należy balast cofnąć do rufy o około 3 cm w celu bardziej korzystnego zrównoważenia dynamicznego, uwzględniającego napór wiatru na żagle.

Kadłub i pokład modelu wykonane są z laminatu poliestrowo-szklanego. Konstrukcja pokładu wzmocniona jest wzdłużnikami i podkładnikami oraz dwiema wręgami w rejonie skrzynki płetwy balastowej.

Płetwę balastową wykonano z blachy z hydronalium o grubości 4 mm. Skrzynkę zaprojektowano tak, aby istniała możliwość podnoszenia płetwy w czasie pływania na słabych wiatrach. Płetwę steru zrobiono z balsy i oblaminowano jedną warstwą płótna szklanego na żywicy epoksydowej.

Ożaglowanie typu slup o wysokich żaglach zapewnia dużą sprawność aerodynamiczną. Maszt drewniany okrągły z likszparą o wysokości 163 cm od pokładu wykonano jako nieobrotowy, co jest wymagane dla klasy „E". Maszt usztywniony jest dwiema wantami, sztagiem i achtersztagiem. Zapewniono też możliwość przesuwania masztu wzdłuż kadłuba w zależności od siły wiatru.

Zamocowanie bomu grota zapewnia samoczynną regulację wybrzuszenia żagla. Przepisy budowy modeli klasy „E" dopuszczają stosowanie szerokich rogów fałowych (głowic) żagli.

Wykonanie głowicy o szerokości 4 cm jest trudne do zrealizowania i w praktyce może przynieść więcej szkód niż korzyści przez zwichrowanie profilu żagla. W zbudowanym modelu prototypowym po przeprowadzonych próbach wykonano głowice o szerokości 2,5 cm.

Ze względu na stosunkowo krótką linię wodną modelu szczególną uwagę należy zwrócić na usytuowanie elementów aparatury zdalnego sterowania oraz akumulatorów. Każda zmiana ich położenia lub wielkości powoduje konieczność zmiany umieszczenia balastu. W modelu prototypowym stosowano aparaturę „SIGNAL FM7" z windą i serwomechanizm „WEBRA" oraz akumulatory KBM 35. Dotychczasowe doświadczenia w pływaniu przedstawianym modelem klasy „E" wykazały, że jest on bardzo czuły i zwrotny. Utrzymanie prostoliniowego kursu, szczególnie w znacznej odległości od prowadzącego model, wymaga dużej wprawy i całkiem odmiennego operowania sterem i żaglami niż w modelach klas „F5-M" i „F5-10".

Skrócony opis budowy modelu

Niniejsze plany przeznaczone są dla modelarzy zaawansowanych, szczególnie w zakresie wykonywania elementów takielunku i ożaglowania.

Kadłub modelu wykonuje się w wewnętrznych formach z laminatu poliestrowo-szklanego pokrytych warstwą żelkotu technologicznego — czarnego. Kopyto do wykonania formy można zrobić z klocka drewnianego, listewek lub z gipsu i szpachlówki. Należy zwrócić szczególną uwagę na upłynnienie linii kopyta oraz bardzo gładkie wykonanie powierzchni zewnętrznych. Formy należy wykonać z laminatu o grubości 3—4 mm. Zaleca się wzmocnić formę szkieletem metalowym zapobiegającym odkształceniom. Kształtki kadłuba, pokładu oraz pokrywy należy wykonać z dwóch warstw płótna szklanego o gramaturze 100—150 g/m² tak, aby grubość powłoki wynosiła ok. 0,5 mm. Trzeba pamiętać o konieczności wzmocnienia kadłuba w rejonie mocowania skrzynki płetwy balastowej oraz steru, a także pokładu w rejonie zrębicy luku. W obcięte i przygotowane kształtki kadłuba wklejamy wzdłużniki burtowe, skrzynkę płetwy balastowej z wręgami, pokładniki i piłers, tuleję osi steru, wzdłużniki środkowy i boczne oraz blachy do mocowania zaczepów want. Do tak przygotowanego kadłuba przyklejamy pokład, zwracając szczególną uwagę na zachowanie szczelności połączenia.

Szczegóły dotyczące wykonania elementów wyposażenia i takielunku pokazano na arkuszach planów modelu. Balast należy mocować do płetwy wstępnie, a właściwe mocowanie wykonać po przeprowadzeniu prób i ustawieniu prawidłowego zrównoważenia.

ANDRZEJ LASKOWSKI

Napinacz - linka stylonowa
Rmax = 40
Powierzchnia ożaglowania
$\frac{A \cdot B}{2} + \frac{Q \cdot R}{2} = 3995{,}25\,cm^2 \leq 4000\,cm^2$
Napinacz - linka stylonowa sztag
1/4 B = 60 = 135
max 40
E
1/2 B = 70 = 220
$\frac{A \cdot B}{2} = 2190\,cm^2$
3/4 B = 30 = 275
$\frac{Q \cdot R}{2} = 1805{,}25\,cm^2$
A = 1460
Q = 1245
B = 300
R = 290
Napinacz
1400 od pokładu
1640 od pokładu (max. 1650 mm)
F
C
D
B
0 100 200 300 400 500 mm



REGATOWY MODEL ŻAGLOWY KLASY F5-E
Projektował: inż. Andrzej Laskowski
Data: 88-05-20
Podziałka: 1:4
Nr arkusza 4/4

≤1000

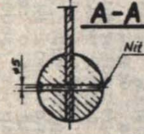
50 | 114 | 96 | 96

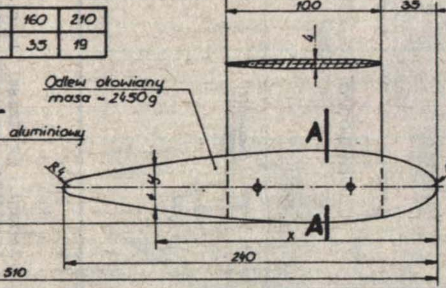
WB, W6, W4, W2, PP, 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, IV, III, II, I, PS

blacha z hydronalium PA 11 lub PA 13

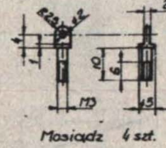
Rzędne profilu balastu

X[mm]	10	20	30	50	80	110	160	210
y[mm]	24	31	36	42	44	42	35	19





Zaczep want

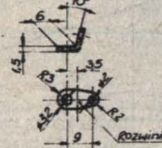


Zaczep achtersztagu

gr. 1,5 mm

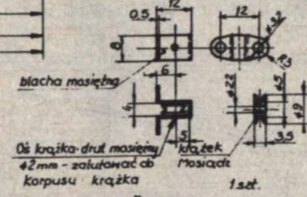
Hydronalium PA 11
1 szt.

Zaczep sztagu



Długość całkowita	1000 mm
Długość na KLW	960 mm
Szerokość całkowita	210 mm
Zanurzenie kadłuba do KLW	55 mm
Masa balastu	2520 g
Masa kadłuba wyposażonego z aparaturą	1750 g
Powierzchnia pomiarowa żagli	4000 cm²

Krążek zwrotny szotów



„D"

Śruba ściskająca M3

60

„F"

1:1

40

8 otw. ⌀1,5

blacha z hydronalium gr. 2

Nit ⌀2

Pięta masztu

Napinacz bomu grota

Rurka aluminiowa ⌀7×0,5

Śruba M2

Połączenie obrotowe

Oś - drut mosiężny ⌀2 wkleić

bom - rurka aluminiowa ⌀7×0,5

Śruba M2 gwintować M2

Maszt

Hydronalium gr. 6 mm

Nit aluminiowy ⌀3

Szot foka

100

B-B



„B"



Śruba M2

Śruba M3

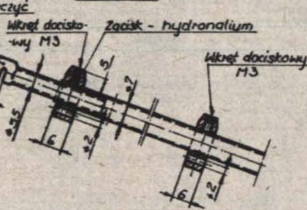
Napinacz

Drut mosiężny ⌀2 mm wkleić w piętę masztu

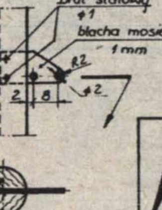
bom



„C"



„E"



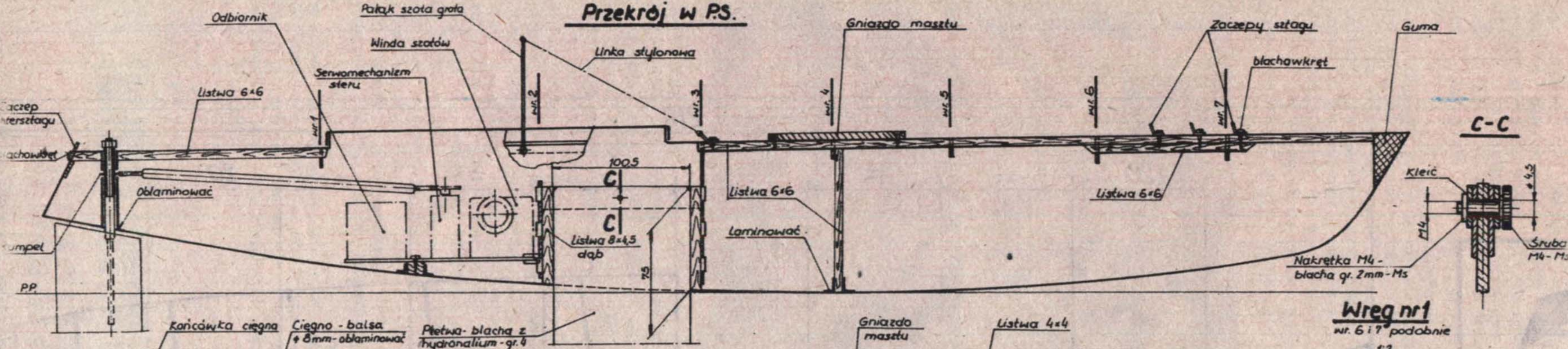
REGATOWY MODEL ŻAGLOWY
KLASY F5-E

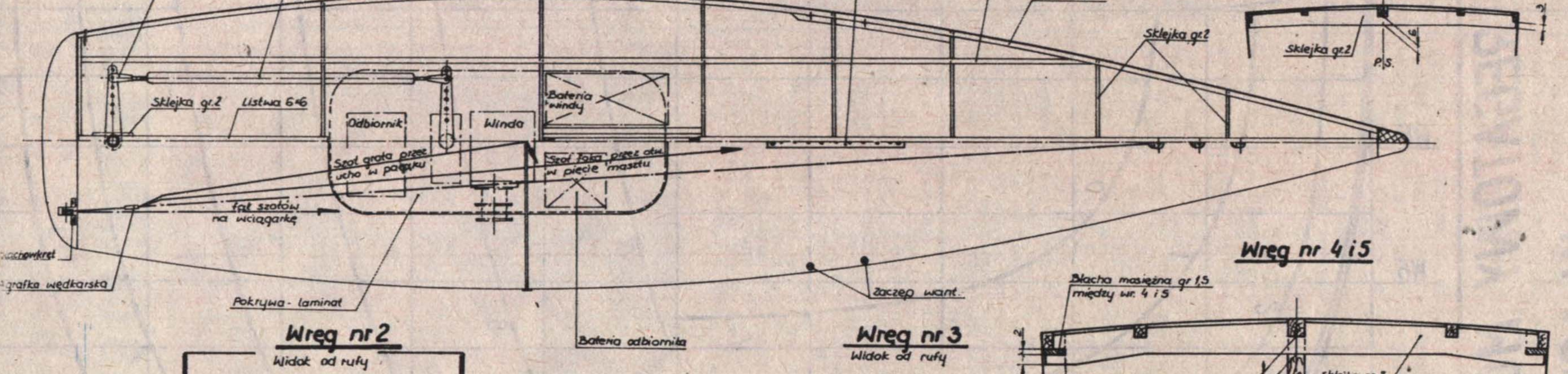
Projektował: inż. Andrzej Laskowski

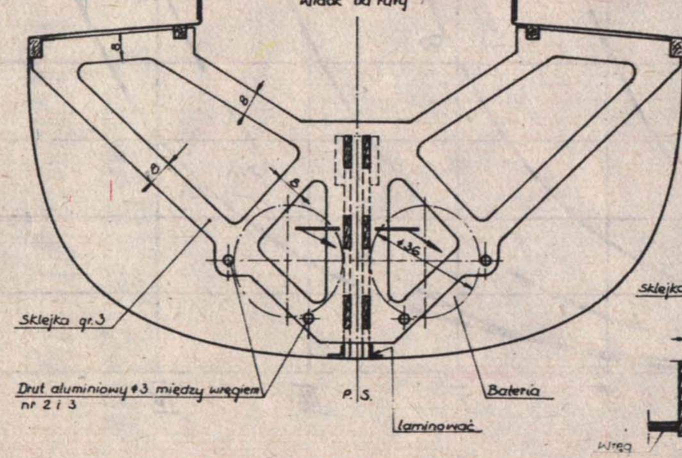
Data: 88-05-20

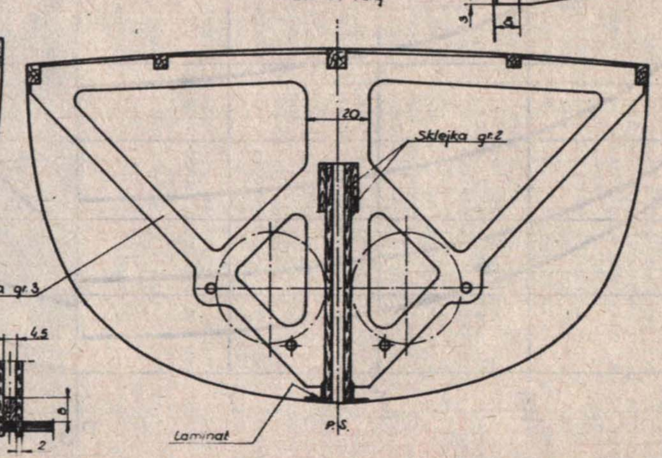
Podziałka: 1/4

Nr arkusza

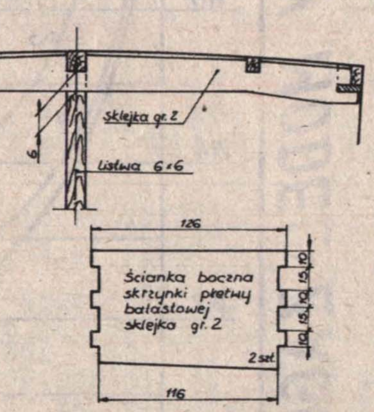

Przekrój w P.S.
Odbiornik
Pałąk szota grota
Winda szotów
Linka stylonowa
Serwomechanizm steru
Listwa 6×6
Zaczep kontrsztagu
Blachowkręt
Obłaminować
Kumpel
P.P.
wr. 1
wr. 2
wr. 3
wr. 4
wr. 5
wr. 6
wr. 7
100,5
C
C
Listwa 8×4,5 dąb
75
Listwa 6×6
Laminować
Gniazdo masztu
Zaczepy sztagu
blachowkręt
Guma
Listwa 6×6
C-C
Kleić
M4
4,5
Śruba M4-Ms
Nakrętka M4 - blacha gr. 2mm-Ms


Końcówka cięgna
Cięgno - balsa ∅ 8mm - obłaminować
Płetwa - blacha z hydronalium - gr. 4
Gniazdo masztu
Listwa 4×4
Listwa 6×4
Sklejka gr. 2
Sklejka gr. 2
Listwa 6×6
Odbiornik
Winda
Bateria windy
Szot grota przez ucho w pałąku
Szot foka przez otw. w pięcie masztu
Fał szotów na wciągarkę
Blachowkręt
Agrafka wędkarska
Pokrywa - laminat
Bateria odbiornika
Zaczep want.


Wręg nr 2
Widok od rufy
Sklejka gr. 3
Drut aluminiowy ∅3 między wręgiem nr 2 i 3
P.S.
Laminować
Bateria
Wręg
4,5
2


Wręg nr 3
Widok od rufy
20
Sklejka gr. 2
Sklejka gr. 3
Laminat
P.S.

Wręg nr 1
wr. 6 i 7 podobnie
1:2
Sklejka gr. 2
P.S.


Wręg nr 4 i 5
Blacha mosiężna gr. 1,5 między wr. 4 i 5
Sklejka gr. 2
Listwa 6×6
126
Ścianka boczna skrzynki płetwy balastowej sklejka gr. 2
2 szt.
116
10 15 10 15 10
REGATOWY MODEL ŻAGLOWY
KLASY F5-E
Projektował: inż. Andrzej Łastowski
Data 88-05-20
Podziałka

20 = = = 20

210

20 = = = = = = 20

5 6 7 8 9 10

0 1 2 3 4

IV III II I PS I II III IV

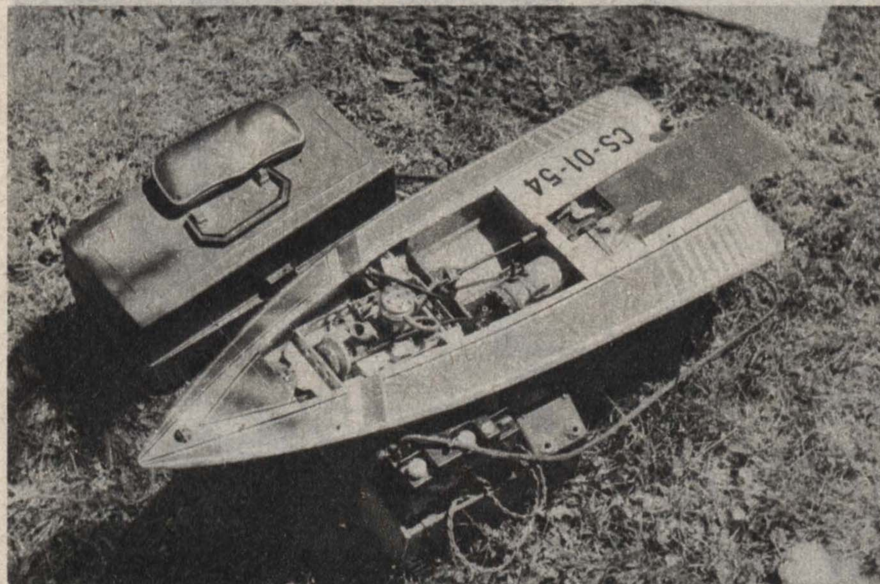
W8 W6 W4 W2 PP



REGATOWY MODEL ŻAGLOWY KLASY F5-E

Projektował: inż. Andrzej Laskowski	
Data: 88-05-20	Podziałka: 1:1
	Nr arkusza 2/4

NOWE ROZWIĄZANIA TECHNICZNE MODELI KLAS FSR NA ZAWODACH PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH ROZEGRANYCH 3-9.06.1988 W BRIAŃSKU (ZSRR)



W zawodach tych brały udział trzy ekipy Związku Radzieckiego: dwie narodowe i ekipa gospodarzy z Briańska startująca poza konkursem. Najwięcej ciekawych rozwiązań w swoich modelach wprowadzili modelarze Związku Radzieckiego. Wszyscy zawodnicy startowali na nowych modelach w 3,5 i 15 ccm głównie konstrukcji Genadija Kalistratowa, 6,5 Mikołaja Szkalikowa, Romana Sajkowa i Aleksandra Kuzniecowa. Są to modele o smukłej sylwetce, długiej linii wodnej, sterowane czteroma lub pięcioma mechanizmami, kierowane głównie aparaturami firmy Rossi Apex 9FM. Jeden lub dwa mechanizmy w klasach 6,5, 15 są wykorzystywane z mikserem do sterowania stabilizatorów rufowych w zależności od fali. Dna kadłubów robione są z kompozytów szklanych w powiązaniu z włóknem węglowym i kewlarem na przekładkę, natomiast pokład z jednej warstwy tkaniny szklanej na piance. Konticzel grubości 8—10 mm. Wszystko to robione jest pod ciśnieniem w sztywnych formach. Tak wykonany kadłub z całkowicie krytym silnikiem jest nie do rozbicia mimo niedużej wagi. Rura rezonansowa jest niemal całkowicie chroniona przed uszkodzeniem, przechodząc bardzo nisko nad wyprofilowanym zbiornikiem, lecz odkryta dla powietrza na długości dwie trzecie od końca. Zbiorniki są wyłącznie metalowe, przykręcone na lordach w 4 punktach. Silnik umieszczony na 2 łapach w lordach gumowych dość twardych, wał pędny podparty z przodu na łożysku osadzonym w twardej gumie około 5 cm, przed sprzęgłem silnika z tyłu na panewce z dobrego teflonu. Wał z pręta stali sprężynowej szlifowanej ⌀ 5 mm, śruby najczęściej wykonywane własnoręcznie ze stali palladowej (dentystycznej) o bardzo cienkich łopatach. Stalowe dlatego, iż inne nie wytrzymują przy tak dużych obciążeniach. Model klasy 15 ccm ma średnio 105 cm długości, 34 szerokości 5,5 kg wagi (bez paliwa), 6,5 ccm 950 x 300 waga około 3,5÷4 kg, 3,5; 850 x 280, waga 2,8÷3,0 kg. Rozmieszczenie osprzętu następujące: silnik 60%, 10% ster, 20% śruba wychylenia wału w bok od 1,5° do 5° w dół, 10% prześwit pod śrubą około 4—6 mm.

SILNIKI

W kategorii 3,5 i 6,5 ccm głównie własne, robione przez poszczególnych modelarzy. Najlepszy silnik 3,5 ccm miał Genadij Kalistratow. Silnik ten osiąga 36000 obrotów na minutę i 2 KM mocy. W modelu przełożenie 2 do 1 napędza śrubę ⌀ 52,5 mm, rura oryginalna Rossi 3,5 ccm. Silnik system ABC ssany wałem z gaźnikiem własnym, typu sleid. Dopływ paliwa sterowany poza gaźnikiem. Model jego z wklęsłymi rodonami uzyskiwał najlepsze czasy na 1 okrążeniu w granicach 22 sekund, na zakrętach osiągał większą prędkość niż na prostych, co było dobrze widoczne. Doskonale zachowywał się na odcinkach gładkiej wody i na fali bez dodatkowych stabilizatorów. Był to najlepszy model na zawodach.

W kategorii 6,5 ccm najlepszym silnikiem własnej konstrukcji dysponował Mikołaj Szkalikow. Jest to silnik 4-kanałowy sterowany wałem pomocniczym z gaźnikiem typu sleid ustawionym na bok w stosunku do osi karteru pod kątem 80°, ze względu na rurę rezonansową. Wał korbowy podwójny tak jak Rossi „DS" podparty na 4 łożyskach kulkowych. Korbowód staliwny ułożyskowany na czopie łożyskiem igłowym o średnicy igieł 1 mm. Podwójny wał ma za zadanie usztywnić czop przed ugięciami bocznymi przy tak dużych obciążeniach. Silniki tego typu są dużo żywotniejsze i lepiej wyważone w zestawie tłok, wał, korbowód. Silnik ten uzyskiwał ponad 27000 obr/min., a moc w granicach 2,5 KM, system ABC. Rura rezonansowa własna, stalowa.

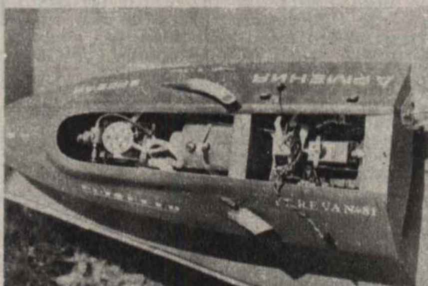
Drugie silniki to przeróbka silnika KMD 6,5 ssanego wałem podpartym na 4 łożyskach podwójnego wału korbowego przy zachowaniu ssania przez wał główny. Silniki te uzyskiwały podobną moc co silniki Mikołaja Szkalikowa.

Modele napędzane przez przekładnie z przełożeniami około 1,5 do 1,0 o długości 100 cm, szerokości 30 cm i wadze około 4 kg. W kategorii 15 ccm dominował silnik Rossi „DS" ułożyskowany na igłach korbowód, silniki bez jakichkolwiek przeróbek uzyskiwały ogromną moc i obroty. Bardzo ważnym elementem jest przygotowanie tłoka do pracy w takich warunkach. Od dekla 2 mm w dół ma stożek, w wielu przypadkach dochodzący do 0,2 mm, następnie zachowana jest część cylindryczna do osi sworznia i stożek w dół po to, aby część ta nie tarła się po tulei cylindra. W przypadku silników radzieckich tłok wykonany jest z bardzo dobrych materiałów syntetycznych o dużej zawartości krzemu. Gaźniki we wszystkich silnikach miały standardowe wymiary tak jak w silnikach fabrycznych wysokiej klasy. Stalowe detale do silników robione są z bardzo dobrych stali do nawęglania i azotowania z zachowaniem dokładnego pasowania i twardości 65 HRc.

Przekładnie z materiałów kombinowanych, tworzywo, stal o dobrych zębatkach szczelnie krytych konstruowanych z łożem tak, aby sznurek przy zapalaniu nie dostał się między zęby, co niestety zdarza się często naszym modelarzom. Szybkość zapalania silnika na starcie niejednokrotnie decyduje o końcowym wyniku. Dla przykładu Kalistratow zapala swoje silniki jednym szarpnięciem sznurka nie tracąc na to nawet 2 sekund. Wypuszczając model na wodę od razu otwiera pełną przepustnicę bez dodatkowych regulacji dopływu paliwa, model osiągał pełną prędkość.

Ich silniki doskonale reagują na otwarcie i zamknięcie przepustnicy, co





nie raz udowodnili w sytuacjach kolizyjnych. Kalistratow pływa bardzo fair nie wdając się nigdy w żadne kolizje, lecz potrafi natychmiast wykorzystać każdy błąd przeciwnika. Prędkość jego obydwu modeli w klasie 3,5 i 15 jest tak duża, że nadrabiając dziesiątki metrów na trasie i tak jest najszybszy na 1 okrążeniu.

Pozostali zawodnicy radzieccy też doskonale pływają, lecz demonstrują różną technikę. W związku z tym, iż wszystkiego nie jestem w stanie opisać, chętnie służę wyjaśnieniami podczas spotkań na zawodach lub listownie w konkretnej kwestii, gdyby kogoś to interesowało bliżej.

WŁADYSŁAW OLANIN



XXI REGATY PRZYJAŹNI -KOLIN 1-3 LIPCA 1988 (CSRS)

Międzynarodowe zawody zdalnie sterowanych modeli żaglowych, organizowane przez Klub Modelarzy Okrętowych w Kolinie, najsilniejszy w tej dyscyplinie ośrodek naszych południowych sąsiadów, należą do imprez cieszących się stale rosnącym powodzeniem. Modelarzom polskim, którzy od kilkunastu lat są stałymi uczestnikami kolińskich regat, spotkania te utożsamiają się z zapobiegliwością J. Kroumana — troszczącego się o zakwaterowanie i wyżywienie uczestników (w br. blisko 100 osób) oraz B. Kohliczka, który czuwa nad przygotowaniem i przebiegiem strony sportowej. Obaj, mimo ogromu obowiązków, potrafią wytworzyć atmosferę w pełni odpowiadającą nazwie regat. Dodać należy, że wiele pomocniczych funkcji, w tym również sędziowskich, spełniają żony członków klubu, co przydaje zawodom prawie rodzinnej serdeczności.

W bieżącym roku regaty rozegrano tylko w klasie F5-M. Na starcie stanęło 12 juniorów i 52 seniorów z Austrii, CSRS, NRD, Polski i RFN. Obok 4-osobowych oficjalnych reprezentacji krajowych uczestniczyły zespoły zaprzyjaźnionych klubów z Poznania, Radebeul (NRD) i oczywiście gospodarze. Prócz wyjątków w ekipie RFN, uczestnicy pozostałych drużyn narodowych reprezentowali najwyższy poziom swoich krajów. Obsada imprezy była więc silna i stąd nasz udział należy uznać jako ze wszech miar pożyteczny.

Zawody rozegrano włoskim systemem regatowym i według przepisów regatowych NAVIGA 88. Odstąpiono jedynie — na co zezwalają przepisy — od karania dotknięcia boi kursowych. Zawodnicy zostali o tym poinformowani w instrukcji żeglugi, podanej przed rozpoczęciem biegów. Juniorzy startowali oddzielnie, natomiast seniorów podzielono na 5 grup liczących po 10—11 modeli.

Przepisy regatowe NAVIGA 88 wymagają oddzielnego omówienia, co uczynimy w jednym z następnych numerów „Modelarza". Już teraz jednak warto zasygnalizować nowość przestrzeganą w Kolinie. Otóż kontakt (zetknięcie się modeli) nie był karany wykluczeniem z wyścigu. Jacht winny miał możliwość naprawić swój błąd poprzez przyjęcie kary zastępczej, tj. wykonanie dwóch okrążeń karnych (720°), przy czym protest, stanowiący podstawę nałożenia kary, mógł złożyć zarówno poszkodowany zawodnik jak i członek komisji regatowej.

W sumie kar zastępczych zawodnicy wykonali sporo. Bezkolizyjność żeglowania była przy tym proporcjonalna do ich klasy. Sporadycznie kręcili rundy karne zawodnicy w grupie A, najczęściej juniorzy, którzy w ferworze walki nie zawsze pamiętali o obowiązujących zasadach żeglugi. Bardzo często do końca egzekwowali przywilej modelu z prawem drogi, co powodowało nałożenie kary, na równi z modelem mającym obowiązek ustępować.

Ostatnia uwaga odnosi się niestety także do naszych juniorów, których aż trzech wchodziło w skład oficjalnego zespołu. Do ostatniego wyścigu zajmowali miejsca II—IV, jednak kary wykonywane w kończącym regaty biegu przesunęły ich na miejsca pozamedalowe. Na marginesie ich startu w Kolinie nasuwa się następujące spostrzeżenie — pływając u nas razem z seniorami czynią to na pewnym luzie psychicznym. Kiedy przyszło im żeglować wyłącznie w gronie rówieśników, jakby ugięli się pod ciężarem odpowiedzialności i... własnej ambicji.

Startujący w gronie seniorów K. Dutkowski uplasował się na miejscu XI, co należy uznać za rezultat zaledwie zadowalający. Najwyżej wśród polskich zawodników trzeba ocenić VI—VII miejsce J. Przybysza, który reprezentował KM „Wodnik" Poznań. Poprawiał się z wyścigu na wyścig, co wyraźnie dowodzi braku startów w silnej konkurencji.

Klasą dla siebie był w Kolinie O. Heyer z NRD, mistrz świata w klasie F5-10 z Moskwy. Już w pierwszym wyścigu objął prowadzenie i z każdym kolejnym biegiem powiększał przewagę nad rywalami. Dobre przygotowanie modelu, perfekcyjnie dopracowana aerodynamika żagli, duża dojrzałość taktyczna i opanowanie nerwowe pozwoliły mu nie tylko wygrywać, ale również pływać absolutnie bezkolizyjnie. Są to elementy godne naśladowania przez każdego zawodnika.

WYNIKI:

F5-M juniorów

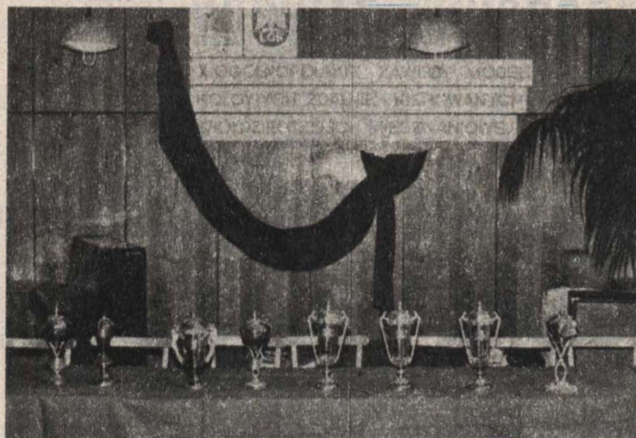
1.	M. Kohliczek — CSRS I	16,1 pkt
2.	B. Gundel — ind. (NRD)	26.0
3.	P. Novotny — CSRS II	26.4
4.	P. Goc — Polska	27,4
5.	J. Laskowski — Polska	28,7
6.	P. Albrecht — Polska	30,0

F5-M seniorów

1.	O. Heyer — NRD	5,1 pkt
2.	H. Asselborn — RFN	15,1
3.	G. Schlage — NRD	18,1
6 — 7.	J.Przybysz KM Wodnik	37,7
11.	K. Dutkowski — Polska	44,7
21 — 22.	A. Szłapka KM Wodnik	54,4
29 — 30.	A. Duda — KM Wodnik	68,7
47 — 48.	J. Żeberski — KM Wodnik	93,0

Odległą lokatę J. Żeberskiego tłumaczyć należy tym, iż w połowie regat na skutek poważnej awarii modelu zrezygnował z dalszych wyścigów.

K. DZIĘCIELSKI



W dniach 4—5 czerwca 1988 roku zostały rozegrane X Jubileuszowe Zawody Modeli Kołowych RC spółdzielczości mieszkaniowej.

A oto krótki rys historyczny tej imprezy. Po raz pierwszy ogólnopolskie zawody modeli kołowych RC odbyły się w Łodzi w 1973 roku. Wówczas impreza ta była dostępna tylko dla modelarzy Ligi Obrony Kraju. Gościnnie na torze modelarskim w Łodzi występowali także modelarze z Karl-Marx-Stadt (NRD). W pierwszych latach organizatorem tej imprezy był Zarząd Wojewódzki LOK i Robotnicza Międzyzakładowa Spółdzielnia Mieszkaniowa „Osiedle Młodych".

Zainteresowanie środowiska modelarskiego zawodami z roku na rok rosło. Z czasem swój akces zgłosili także modelarze zrzeszeni w modelarniach spółdzielczości mieszkaniowej. Zrodziła się wtedy myśl, by zawody te stały się imprezą modelarską właśnie spółdzielczości mieszkaniowej. Inicjatywa spotkała

X JUBILEUSZOWE

się z poparciem Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego i Zarządu Głównego LOK. Pierwsza impreza pod patronatem spółdzielczości mieszkaniowej odbyła się w 1979 roku. Jej organizatorami byli: CZSBM, ZG LOK, Wojewódzki Związek Spółdzielni Mieszkaniowych, RSM „Bawełna" i ZW LOK w Łodzi. Kierownictwo techniczne powierzono Wojewódzkiemu Ośrodkowi Modelarstwa LOK w Łodzi.

Od 1980 roku organizatorami są: Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkaniowa „SM Zarzew" i ZW LOK w Łodzi.

X jubileuszowie zawody odbyły się z udziałem 21 ekip i 159 uczestników.

A oto wyniki tegorocznych zawodów:

Klasa RC — V

1. Wiesław Kaczmarek — SM Laskowice — 72 okr. + 9 sek.
2. Tadeusz Bartosiak — NSBM „Lazurowa" Warszawa — 63 okr. + 14 sek.
3. Stanisław Cybulski — SM Laskowice — 41 okr. + 15 sek.

Startowało 4 zawodników.

Klasa RC — E12 juniorów

1. Dariusz Chodyń — SM „Ustronie" Radom — 22 okr. + + 10 sek.
2. Paweł Dominiak — NSBM „Lazurowa" W-wa 20 okr. + + 17 sek.
3. Rafał Szatan — NSBM „Lazurowa" W-wa 18 okr. + 2 sek.

Startowało 17 zawodników.

Klasa RC — E12 seniorów

1. Karol Pożyczka — SM „Południe" Radom 27 okr. + 9 sek.
2. Krzysztof Bednarski — Osiedle Pojezierska Łódź — 24 okr. + 10 sek.
3. Andrzej Sochacki — SM „Żabianka" 20 okr. + 12 sek.

Startowało 13 zawodników.

Klasa RC — B standard młodzików

1. Agnieszka Gieryluk — SM Głubczyce — 53,27 sek.
2. Andrzej Trella — „Lotnia" Gdynia — 73,17 sek.
3. Jacek Orzechowski SM „Południe" Radom — 80,41 sek.

Startowało 17 zawodników.

Klasa RC — B standard juniorów

1. Małgorzata Gieryluk — SM Głubczyce — 56,03 sek.
2. Grzegorz Wiśniewski — SM „Południe" Radom — 75,28 sek.
3. Dariusz Chodyń — SM „Ustronie" Radom — 80,24 sek.

Startowało 12 zawodników.

Klasa RC — B młodzików

1. Paweł Dominiak — NSBM „Lazurowa" W-wa — 34,96 sek.
2. Agnieszka Gieryluk — SM Głubczyce — 48,67 sek
3. Arkadiusz Borjaniec — SM „Przylesie" Koszalin — 57,13 sek.

Startowało 32 zawodników.

Klasa RC — A

1. Michał Plichta — SM „Przylesie" Koszalin — 207,11 SKOT 2A — 70 + 137,11
2. Ryszard Oleńczuk — „Żabianka" Gdynia — 158,13 AMO F15 — 73 + 85,13
3. Dariusz Skorowski — „Żabianka" Gdynia — 153,73 BRDM — 32 + 121,73

Startowało 7 zawodników.

Klasa RC — B juniorów

1. Małgorzata Gieryluk — SM Głubczyce — 46,44 sek.
2. Wojciech Hryniewicz — SM Skierniewice — 49,38 sek.
3. Paweł Misztal — SM „Osiedle Młodych" Warszawa 53,29 sek.

Startowało 18 zawodników.

Klasa RC — B seniorów

1. Karol Pożyczka — SM „Południe" Radom — 40,87 sek.
2. Krzysztof Bednarski — Osiedle Pojezierska Łódź — 48,61 sek.
3. Konrad Nowakowski — SM Skierniewice — 49,95 sek.

Startowało 14 zawodników.

Klasyfikacja zespołowa

1. Spółdzielnia Mieszkaniowa „Południe" Radom — A — 325 pkt.
2. NSBM „Lazurowa" Warszawa — 315 pkt. (100 + 85 + 85)
3. Koszalińska Sp-nia Mieszkaniowa „Przylesie" — 315 pkt. (100 + 75)

Startowało 26 zespołów.

Na zakończenie zawodów w Domu Kultury „Romus" odbyło się spotkanie organizatorów i uczestników, gdzie wręczono dyplomy i puchary z okazji jubileuszu imprezy oraz medale, nagrody, dyplomy i puchary dla zdobywców czołowych miejsc tegorocznych zawodów.

Z okazji jubileuszu dyplomy podpisane przez prezesa ZG LOK gen. broni Tadeusza Tuczapskiego i prezesa CZSBM mgr. Bohdana Saara otrzymali: mgr Ryszard Kunce, mgr Jerzy Szmit, mgr inż. Edward Pastwiński, Włodzimierz Górajek, Maria Chinek, Barbara Lichoś, Zdzisław Górajek, Barbara Kotynia, Dorota Górajek, Feliks Marcinkowski.

Jubileuszowe puchary ufundowane przez spółdzielczość mieszkaniową otrzymali: Dorota Górajek i Feliks Marcinkowski oraz Dom Kultury „Romus" i Spółdzielczy Dom Kultury RSM „Lokator".

Zarząd Wojewódzki LOK przyznał puchar dla Domu Kultury „Romus".

W klasyfikacji zespołowej X zawodów przyznano puchary za I—III miejsce, a zwycięski zespół SM „Południe" z Radomia otrzymał dodatkowo puchar Zarządu Głównego LOK.

Puchar ZW LOK w Łodzi dla najlepszej ekipy spółdzielczej Łodzi otrzymał zespół Spółdzielczego Domu Kultury RSM „Lokator".

Dziesięć imprez za nami, czy odbędą się następne, decyzja należy do Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego. Aktyw modelarski Łodzi gotów jest prowadzić imprezę dalej.

WŁODZIMIERZ GÓRAJEK

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH W MODELARSTWIE SAMOCHODOWYM – RUDA ŚLĄSKA 22-26.06.1988

To że w roku bieżącym będziemy organizatorami tych zawodów, wiedziano już od pewnego czasu. Działania wstępne w kierunku pozyskania gospodarza tej odpowiedzialnej i trudnej do zrealizowania imprezy to wiele spotkań, rozmów i posiedzeń różnych instancji. Pierwotnie rolę tę mieli spełniać gospodarze województwa opolskiego. Na miejsce zawodów przewidywano Kędzierzyn-Koźle. Trudno wymienić dziś przyczyny, jakie spowodowały wycofanie się opolan z tej roli, i nie w tym zresztą rzecz. Jedno jest pewne, że rezygnacja ta poważnie skróciła czas potrzebny do przygotowania zawodów.

Nowym miejscem typowanym do rozegrania zawodów była Ruda Śląska w województwie katowickim. Miejscowość znana z wieloletnich tradycji związanych z organizacją zawodów dla samochodowych modeli prędkościowych na uwięzi. Modele prędkościowe to jednak tylko jeden tor wymagający i tak zresztą modyfikacji. Brakowało jeszcze dwóch, tzn. dla modeli klasy RC EB oraz modeli z napędem elektrycznym i spalinowym przystosowanych do wyścigu zespołowego.

Pomoc przy budowie całego, kompleksowego obiektu zadeklarowało kierownictwo Rudzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej, naturalnie przy dość wydatnym wsparciu finansowym Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju. Trudno wymienić wszystkich ludzi dobrej woli, dzięki którym obiekt ten mógł powstać w tak krótkim czasie. Pewne jest jednak, że zawdzięczać to należy m.in. ppłk. Andrzejowi Kłoszewskiemu z ZG LOK oraz Rajmundowi Piesze z Rudzkiej SM. Budowano go do końca. Miejsce ustępujących ekip budowlanych różnych branż przejmowali palący się do treningów zawodnicy.

Odbyte w Rudzie zawody były fachową atestacją obiektu. Poczynione na nich obserwacje pozwolą wyeliminować istniejące jeszcze usterki i braki w wyposażeniu. Jak zapewniają gospodarze, do przyszłorocznych zawodów tor zostanie poprawiony i uzupełniony, a cały zespół na pewno stanowić będzie obiekt najnowocześniejszy w kraju, dający pełną szansę rozgrywania zawodów w grupie klas modelarstwa samochodowego.

Już w dniu 22.06 wieczorem odbyła się pierwsza odprawa organizacyjna kierowników ekip i trenerów. Prowadził ją kierownik zawodów ppłk Andrzej Kłoszewski w obecności sędziego głównego Włodzimierza Górajka.

Zgodnie z przyjętym już zwyczajem dzień następny poświęcono na zwiedzanie miasta oraz wizyty w miejscowych zakładach pracy. Dwie ekipy polskie podejmowane były przez wiceprezydenta miasta Rudy Śląskiej. W spotkaniu tym uczestniczył również płk Kazimierz Konarski, dyrektor ds. Szkolenia i Sportów Obronnych ZG LOK.

Po uroczystym otwarciu zawodów w dniu 24.06, które odbyło się w obecności gospodarzy Rudy, reprezentujących miejscowe władze oraz kierownictwa Rudzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej i władz LOK — rozpoczęły się pierwsze starty — w klasie RC B i czterech klasach modelarstwa prędkościowego na uwięzi. Na stanowiskach startowych stanęło wielu znanych i renomowanych zawodników posiadaczy tytułów mistrzowskich oraz rekordzistów w różnych klasach — z Bułgarii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Rumunii, Węgier i Związku Radzieckiego. Nasz kraj reprezentowały dwie ekipy.

Twardą, ambitną, ale prawdziwą w sportowej atmosferze walkę obserwowała licznie zgromadzona rudzka publiczność, nagradzająca burzliwymi oklaskami emocjonalne elementy wyścigu i poszczególnych, wyróżniających się swą sportową postawą zawodników. Ten rodzaj sportu, rozgrywany tu po raz pierwszy, przypadł mieszkańcom Rudy Śląskiej do gustu.

Starty na małym torze po trzech kolejnych biegach pozwoliły już w tym dniu wyłonić pierwszych zwycięzców turnieju. Zostali nimi:

1. Rimas Michniawiczus — ZSRR z rezultatem — 22,94 sek
2. Damian Petrow — Bułgaria z rezultatem — 25,59 sek
3. Ladislav Hanga — Rumunia z rezultatem — 26,56 sek.

W grupie juniorów w tej samej klasie RC B

1. Rimas Michniawiczus — ZSRR z rezultatem — 22,94 sek
2. Michał Tylka — Polska-A z rezultatem — 30,97 sek.
3. Gerrit Gruber — NRD z rezultatem — 31,37 sek

Udział gospodarzy zapowiadał się dobrze. Po pierwszym dniu mieliśmy już jeden medal i tak bardzo liczące się punkty.

Gorzej było na torze prędkościowym. Wyniki naszych zawodników w porównaniu z innymi nie nastrajały optymistycznie. O wynikach ostatecznych w tych klasach (I—IV) miał jednak roztrzygnąć następny dzień.



Ekipa polska na międzynarodowe zawody modeli samochodowych w Rudzie Śląskiej. Na czele kierownik ekipy B — Rajmund Piecha.



Wspólne zdjęcie zawsze stanowi miłą pamiątkę. Na zdjęciu z rudzką młodzieżą od lewej Piotr Jopek, Tadeusz Górka, Jerzy Matuszak oraz Piotr Szałapak.

Już od obiadu w dniu 25.06 znaliśmy wyniki w klasach modeli prędkościowych. Trzeba być sprawiedliwym w ocenach tego, co się stało. Wiedzieliśmy, że zawodnicy nasi nie osiągną tu wiele, nie przewidywaliśmy zresztą medali. To jednak co zaprezentowała większość startujących, było żenujące. Osłodę stanowiły jedynie 4 miejsce uzyskane przez Edwarda Szarszewskiego w klasie III (5,0 cm^3) oraz 5 i 6 miejsca uzyskane przez Piotra Jopka i Wojciecha Słota w klasie IV (10,0 cm^3).

Walka na okrągłym torze o medale toczyła się faktycznie tylko pomiędzy zawodnikami bułgarskimi, radzieckimi i węgierskimi. Potwierdzeniem tego są zresztą uzyskane rezultaty. Oto one:

W klasie I (1,5 cm^3)

1. Ilia Carski — Bułgaria z rezultatem — 236,561 km/h
2. Atiilla Szepes — Węgry z rezultatem — 231,660 km/h



Komenda „start" i model klasy RC B ruszył na trasę slalomu. Na stanowisku startowym zawodnik ekipy NRD



„Zawody modeli samochodowych krajów socjalistycznych w Rudzie Śląskiej uważam za otwarte" — tymi to słowami piękne i emocjonalne spotkanie na nowym torze zainicjował płk Kazimierz Konarski — dyrektor ds. Szkolenia i Sportów Obronnych ZG LOK.



Na podium uśmiechnięty i zadowolony z siebie dwukrotny, złoty medalista zawodów w klasie RC V1 i RC V2 Krzysztof Bereś. Towarzyszą mu Andy Tippman z NRD i Juryj Hudy z CSRS zdobywcy dwóch pozostałych medali w tej klasie.

Fot. Bogdan Gabrysiak

3. Martin Lesikow — Bułgaria z rezultatem — 227,330 km/h

W klasie II (2,5 cm³)

1. Aleksy Griebienkin — ZSRR z rezultatem — 256,849 km/h
2. Marin Nedelczew — Bułgaria — z rezultatem — 249,480 km/h
3. Iwan Karamarow — Bułgaria z rezultatem — 245,365 km/h

W klasie III (5,0 cm³)

1. Jask Ringmiae — ZSRR z rezultatem — 279,199 km/h
2. Cwetar Petrow — Bułgaria z rezultatem 274,809 km/h
3. Józef Roża — Węgry z rezultatem — 264,084 km/h

W klasie IV (10,0 cm³)

1. Liuben Izworow — Bułgaria z rezultatem — 296,784 km/h
2. Christo Korczew — Bułgaria z rezultatem — 294,261 km/h
3. Wiktor Gierasimow — ZSRR z rezultatem — 277,349 km/h

Prawdziwe emocje wzbudziły jednak dopiero biegi eliminacyjne na torze do wyścigu zespołowego (klasy RC E12, RC V1 i RC V2). Rozpoczęto je 24.06 po południu. Dla mieszkańców Rudy była to nowość. Dlatego oblegali oni trybuny i pobocza toru. Nowy tor o ciekawej konstrukcji, nowy nawet dla naszych zawodników, którzy razem z innymi startowali tu po raz pierwszy, sprawiał niektórym istotne kłopoty. Potwierdziły to częste biegi mechaników do wypadających z trasy modeli.

Kolejne eliminacje w klasach RC E12 i RC V1 oraz półfinały i finały w tej drugiej toczono w nerwowej atmosferze. Nic dziwnego, na starcie stawiła się przecież doborowa, międzynarodowa stawka utytułowanych zawodników, wielokrotnych medalistów. Biegi prowadzone sprawnie przez zespół sędziowski doprowadziły do ostatecznego rozstrzygnięcia w klasie RC V1. Rewelacyjny zawodnik polski w tej klasie, Krzysztof Bereś, wiele miał jednak roboty wspólnie ze swym ojcem, mechanikiem, aby utrzymać się w czołówce i doprowadzić do zadowalającego dla siebie rozstrzygnięcia. Zawodnik ekipy NRD Tippman dosłownie „siedział mu na kółku". Bieg finałowy w tej klasie zakończył się wspaniałym sukcesem naszego zawodnika. Ekipie polskiej dopisano znowu 400 punktów.

Medalowe miejsca w klasie RC V1 — Formuła zajęli tym razem:

1. Krzysztof Bereś — Polska-A z wynikiem — 68 okr. 18'80"
2. Andy Tippman — NRD z wynikiem — 67 okr. 3'20"
3. Juryj Hudy — CSRS z wynikiem — 56 okr. 21'57"

Drugi z naszych finalistów Tadeusz Górka uplasował się dopiero na 7 miejscu, ale uzyskał dla ekipy nowych 71, jakże jednak liczących się w ostatecznym rozliczeniu punktów. Zawiedli natomiast pozostali zawodnicy — Wiesław Sołtys (14), Piotr Szałapak (15), Jerzy Matuszak (16) i Marek Gaweł (22). Sprawy te pozostawiam bez komentarza trenerowi ekipy polskiej Wacławowi Krzanowskiemu.

Prognozy pogodowe na ostatni dzień zawodów nie były najlepsze. Zapowiadano opady tak bardzo niebezpieczne dla tego typu zawodów rozgrywanych na wolnym powietrzu. A do rozstrzygnięcia pozostały jeszcze dwie klasy: RC V2 w całości i RC E12 ze swoim finałem. Niepokoiły krążące chmury, ale biegi eliminacyjne i półfinały rozegrano jeszcze na suchej bieżni.

Z naszych zawodników do ścisłego finału w klasie RC V1 udało się tylko zakwalifikować Krzysztofowi Beresiowi, który miał i tym razem dobry dzień i poczynał sobie na rudzkim torze bardzo śmiało, rozważnie i z właściwymi efektami. Finałowy bieg i mordercza walka z ostrymi przeciwnikami jakimi na pewno są zawodnicy NRD Tippman i Hahn, zapierała dech wszystkim, a więc sędziom, trenerom, zawodnikom oraz widzom. Zainstalowany po raz pierwszy na tych zawodach komputer pozwalał na bieżąco rejestrować miejsca wszystkich zawodników na torze. Dobra informacja w opasciu o dane uzyskiwane z mikroprocesorowego pulpitu sędziowskiego pozwalała śledzić wszystkim poszczególne walczące o zwycięstwo modele. Dodatkowym przeciwnikiem był ulewny deszcz, w strugach którego toczyła się trudna walka o prymat.

Pomimo niesprzyjającej aury publiczność wytrwała do końca — do ostatniej sekundy nagradzając oklaskami walkę asów. I w końcu upragnione hasło sędziego prowadzącego: „Uwaga! Koniec wyścigu" rozładowało burzliwe emocje i silne napięcia. Wiwaty, oklaski i podrzucanie przez kolegów naszego rewelacyjnego zawodnika zakończyły to spotkanie.

W klasie RC V2-Sport medale zdobyli:

1. Krzysztof Bereś — Polska-A z rezultatem — 72 okr. 20'80"
2. Andy Tippman — NRD z rezultatem — 66 okr. 0"
3. Martin Hahn — NRD z rezultatem — 65 okr. 22°30"

Niefortunny natomiast był finał wyścigu w klasie RC E12. Nie rozegrany w porę, kiedy jeszcze była pogoda (ewidentna wina zespołu sędziowskiego), nie mógł już odbyć się na mokrej bieżni. Nowy regulamin nie dopuszcza takich jazd (pkt. 6.2.17.). Osobiście uważam, że podjęta przez kierowników biegów próba rozstrzygnięcia, czy bieg odbędzie się w takich warunkach była nieporozumieniem, które wywołało niepotrzebne emocje i dyskusje, a ich zasadność i forma wymagają odrębnego potraktowania. O kolejności miejsc w tej klasie zadecydowały wyniki uzyskane w eliminacjach. W ten to sposób prawo do wejścia na podium w grupie seniorów uzyskali:

1. Vladimir Strand — CSRS z rezultatem — 1,85"
2. Rimas Michniawiczus — ZSRR z rezultatem — 12 okr. 16,25"
3. Peter Pfeil — NRD z rezultatem — 11 okr. 4,77"

W grupie juniorów:

1. Rimas Michniawiczus — ZSRR z rezultatem — 12 okr. 16,25"
2. Gerrit Gruber — NRD z rezultatem — 11 okr. 16,00"
3. Michał Tylka — Polska-A z rezultatem 11 okr. 13,16"

Do puli punktowej ekipy polskiej doszły nowe punkty i nowy medal.

W przerwie spowodowanej koniecznością przygotowania uroczystości zakończenia zawodów, wyszło spoza chmur słońce i ustał deszcz. Jakże to było potrzebne nieco wcześniej do spokojnego, bezkonfliktowego rozstrzygnięcia rezultatów w klasie RC E12, i bardziej spokojnego finału w klasie RC V2.

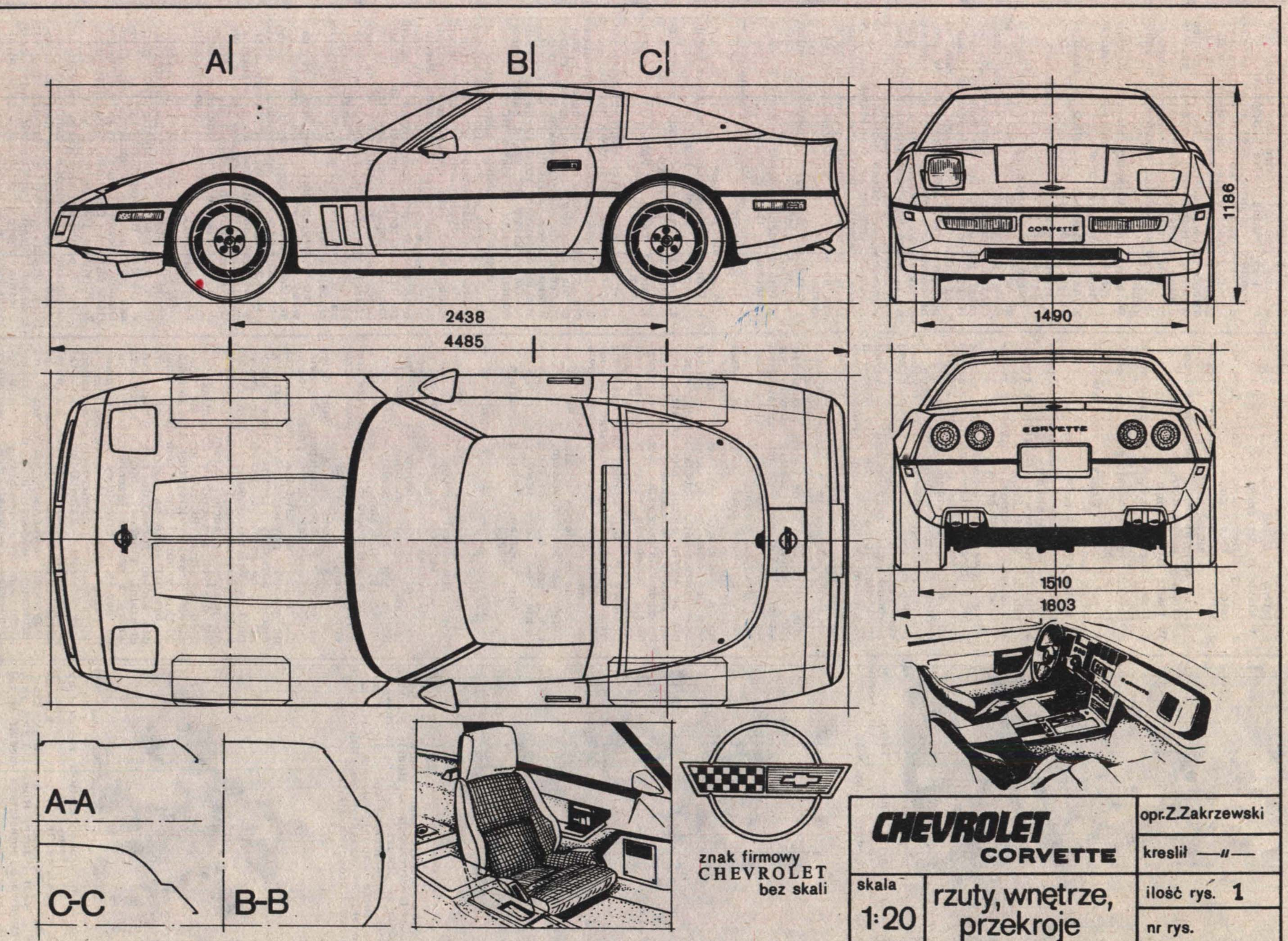
W czasie uroczystego zakończenia zawodów zwycięzcy kolejno wchodzili na podium. Obdarowano ich pucharami, medalami, dyplomami i atrakcyjnymi upominkami. Jako kierownik ekipy polskiej A poprosiłem Rajmunda Piechę, który przewodniczył ekipie B, aby odebrał puchar przyznany nam z okazji zdobycia trzeciego, liczącego się bardzo miejsca zespołowego. Zrobiłem to w przekonaniu, że zasłużył sobie na tego rodzaju satysfakcję za swój trud i zapał przy budowie wspaniałego obiektu, na którym przeżyliśmy wspólnie tyle emocji i satysfakcji.

Jeżeli przyjmiemy założenie, że zawody miały być dla nas egzaminem organizacyjnym i sportowym, to trzeba stwierdzić, że oba zaliczyliśmy z wynikiem pozytywnym. W tych dyscyplinach, w których mamy coś do powiedzenia, nawiązaliśmy równorzędną walkę. We wszystkich innych staliśmy się mądrzejsi o to właśnie doświadczenie, jakie można zdobyć tylko w tego rodzaju konfrontacjach.

W klasyfikacji zespołowej poszczególne ekipy uplasowały się na następujących miejscach: 1. Bułgaria (2450 pkt), 2. Związek Radziecki (2248 pkt.), 3 Polska (1885 pkt.), 4. Niemiecka Republika Demokratyczna (1871 pkt.), 5. Węgry (1455 pkt.), 6. Czechosłowacja (1034 pkt.), 7. Rumunia (733 pkt.).

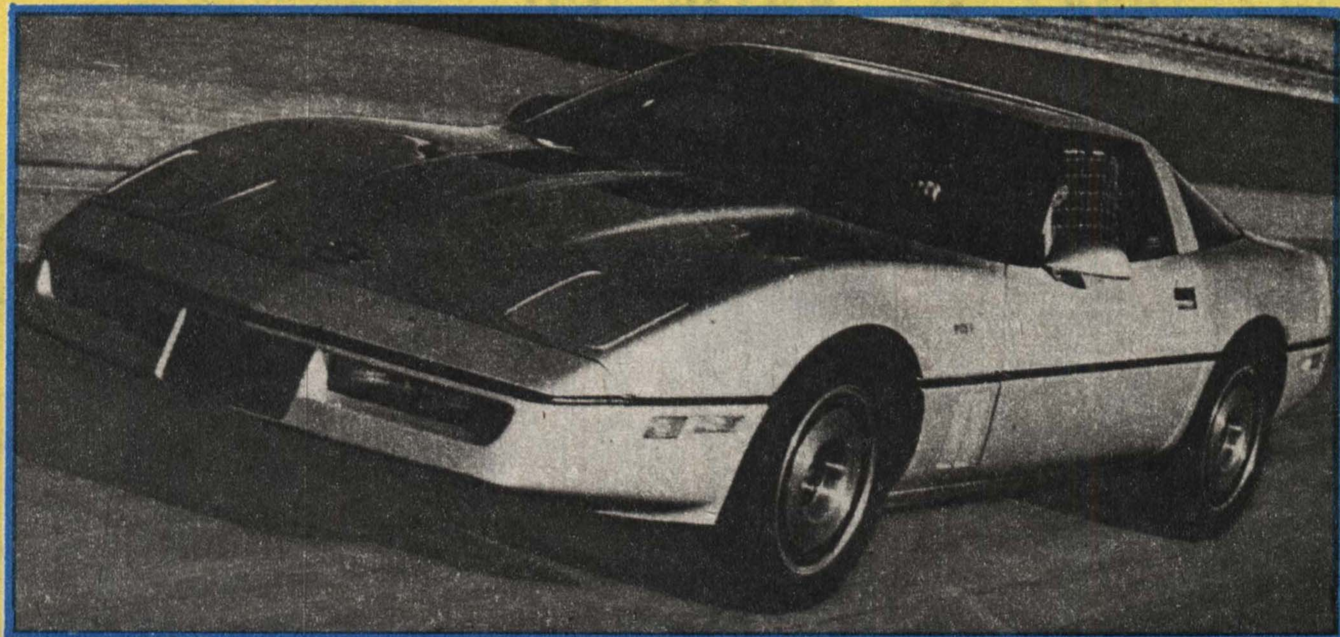
Po uroczystości dekoracji zwycięzców dokonano formalności zamknięcia zawodów oraz opuszczenia flagi państwowej, która łącznie z innymi flagami państw uczestników przez cały czas trwania imprezy powiewała na centralnym maszcie obiektu.

B. GABRYSIAK



A
B
C
2438
4485
1186
1490
1510
1803
A-A
C-C
B-B
CORVETTE
znak firmowy
CHEVROLET
bez skali
CHEVROLET
CORVETTE
opr. Z.Zakrzewski
kreślił —‖—
skala
1:20
rzuty, wnętrze, przekroje
ilość rys. 1
nr rys.

CHEVROLET CORVETTE 1984



Wśród gamy pojazdów oferowanych przez amerykański koncern General Motors, czołowe miejsce zajmuje Chevrolet Corvette. Nazwa ta pojawiła się już na wystawie w Nowym Jorku w roku 1953, kiedy to po raz pierwszy zaprezentowano „samochód snów". Pomimo wysokiej ceny zyskał sobie od razu wielu nabywców. Od tego czasu przeszedł wiele zmian nadwoziowych. Zmieniano i ulepszano silniki, wzrósł komfort, poprawiła się jakość, by w obecnej wersji samochód mógł stać się wzorem nowoczesności.

Przedstawiony na planie pojazd w 1984 został w USA wybrany „samochodem roku".

Dwumiejscowe, dwudrzwiowe nadwozie wykonane z laminatu, o doskonałych własnościach aerodynamicznych, opracowano w tunelu firmy Boeing, uzyskując współczynnik $C_x = 0,34$. Duży udział tworzyw sztucznych sprawił, że samochód stał się lżejszy od swojego poprzednika o 113 kg. Cała przednia część nadwozia jest uchylna, co w znacznym stopniu ułatwia obsługę silnika. Zdejmowany sztywny dach mieści się do bagażnika, którego pokrywę stanowi tylne, podnoszone okno. Samochód posiada elektrycznie regulowane siedzenia, otwierane elektrycznie okna oraz elektroniczny szybkościomierz i obrotomierz. Dane dotyczące funkcjonowania silnika i poszczególnych elementów podwozia, wyświetlane są na tablicy rozdzielczej. W pełni klimatyzowana kabina.

Dane techniczne:

Silnik: czterosuwowy, ośmiocylindrowy w układzie V, umieszczony z przodu, napędza koła tylne. Pojemność skokowa 5,7 litra, moc maksymalna 150 kW (203 KM). Elektroniczny wtrysk paliwa, zapłon tranzystorowy. Skrzynia biegów mechaniczna 5-biegowa lub automatyczna 4-stopniowa.

Hamulce: hydrauliczne, ze wspomaganiem, tarczowe na wszystkie cztery koła.

Koła: odlewane ze stopów lekkich.

Ogumienie: „Goodyear" P255/50 VR 16, radialne.

Zawieszenie: przednie niezależne, z resorem piórowym wykonanym z żywicy poliestrowej wzmacnianej włóknem szklanym. Takie same resory zastosowano w zawieszeniu tylnym pojazdu.

Zbiornik paliwa o pojemności 76 l.

Masa pojazdu 1415 kg.

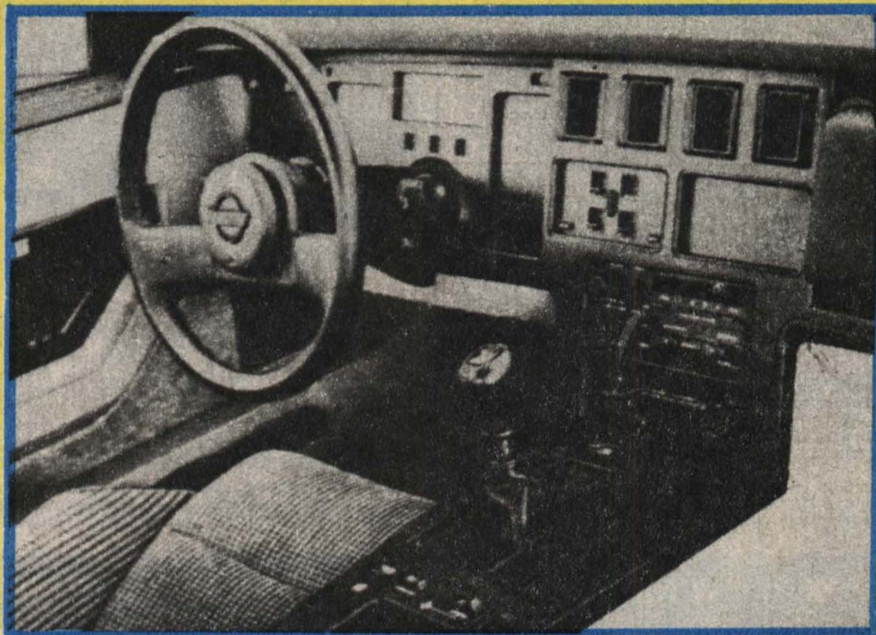
Osiągi: przyspieszenie 0—100 km/h — 6,4 sek, prędkość maksymalna 215—230 km/h.

Wskazówki dla modelarzy:

Samochód nie posiada skomplikowanej bryły nadwozia, brak części chromowanych takich jak: zderzaki, ramki reflektorów czy ramki okien, więc wykonanie go nie powinno sprawić większego kłopotu. Najlepszy jednak efekt uzyskać można wykonując je z laminatu w odpowiednio przygotowanej formie. Gotowe nadwozie malujemy w dowolnie wybranym kolorze, zdejmowany dach możemy zaś pomalować innym odcieniem lub kontrastowym do danego nadwozia kolorem. Wnętrze pojazdu utrzymane w jasnej tonacji. Lusterka boczne malujemy tym samym kolorem co nadwozie. Obręcze kół w naturalnym kolorze polerowanego aluminium. Emblemat firmy umieszczony na masce silnika i na pokrywie wlewu paliwa oraz napis Corvette z tyłu nadwozia — chromowane.

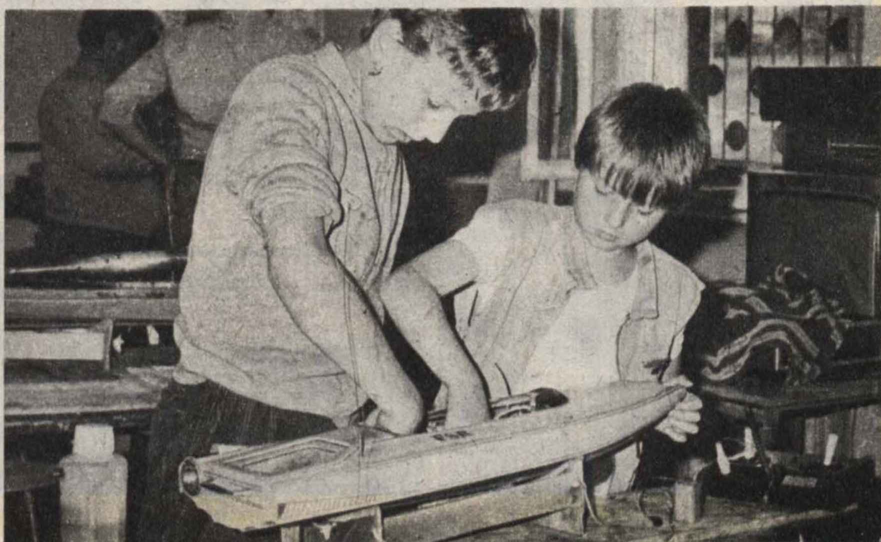
Model opracowano w oparciu o prospekty reklamowe oraz materiały zamieszczone w prasie zachodniej (Auto Katalog 1986, Auto Motor und Sport) i czeskim SVET MOTORU.

ZBIGNIEW ZAKRZEWSKI



PLACÓWKA NA KRAŃCACH PÓŁNOCNO-WSCHODNIEJ POLSKI

TOLKMICKO położone za morenowymi, gęsto zalesionymi wzgórzami, między Elblągiem a brzegiem Zalewu Wiślanego było często odwiedzane przez turystów i wczasowiczów. Niestety tylko do czasu dopóki nie okazało się, że woda w Zalewie nie nadaje się już do kąpieli. Gdy więc zabrakło tej głównej atrakcji dla wczasowiczów tylko nieliczni turyści odwiedzali tę miejscowość, i to w miesiącach wakacyjnych. A szkoda, bo Tolkmicko to prastara osada, której początki sięgają 1300 r. z licznymi, ciekawymi zabytkami architektonicznymi. Żyje w nim obecnie ponad 3 tys. mieszkańców, znajdujących zatrudnienie w dużej przetwórni warzywno-owocowej (ponad 700 pracowników), w rybołówstwie (ponad 40 łodzi motorowych) oraz w sieci usług i w administracji. Ich dumą jest zbudowany w 1968 r. duży nowoczesny i funkcjonalny Ośrodek Kultury Gminy i Miasta Tolkmicka. Właśnie ten obiekt wzbudził nasze zainteresowanie, a szczególnie znajdująca się w jego pomieszczeniach wielobranżowa modelarnia prowadzona przez instruktora klasy I — JANA ŁUKOWSKIEGO, o której głośno nie tylko w województwie elbląskim.



Zajęcia w modelarni LOK przy Miejskim Ośrodku Kultury w Tolkmicku

Trzeba przyznać, że faktycznie jest o czym mówić. Duże, widne, suche pomieszczenie, wyposażone według współczesnych wymagań w prąd, sieć wodociągową, 3 zestawy sprzętowo-narzędziowe, nowoczesny park maszynowy (mini-obrabiarka, piło-wyrówniarka, wiertarka, szlifierka, kompresor itp.), liczne regały na modele i zaplecze magazynowe, o dziwo, z dużym zapasem sklejki różnej grubości, nawet tej 0,5 mm, listewek, balsy!!! Z silnikami, aparaturami RC itp. — wszystkiego tego może pozazdrościć niejeden Wojewódzki Ośrodek Modelarstwa LOK, a nawet niektóre tzw. pałace młodzieży.

Zasługa to na pewno kilku osób: prowadzącego tę modelarnię od 1970 r. pracownika Zakładu Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego, instruktora JANA ŁUKOWSKIEGO, kierownika tej placówki Edwarda Wężyka, a zwłaszcza dyrektora Zakładu Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego w Tolkmicku inż. Kazimierza Jurasińskiego.

Najważniejszy jednak jest dorobek twórczy modelarni. Liczne modele szybowców, w tym i zdalnie kierowane, modele latające na uwięzi, samochodów z napędem elektrycznym, a przede wszystkim duma instruktora, żaglowe modele klasy F5-M i „wypieszczone" modele do jazd zespołowych klasy FSR. A nade wszystko wspaniała młodzież ze szkoły podstawowej i średniej, która w tej modelarni buduje dobre modele. Budzą one zachwyt nie tylko ze względu na wygląd, ale i wyniki sportowe. Wystarczy tylko wymienić, że instr. Jan Łukowski ma na swym koncie zdobycie tytułu wicemistrza Polski klasy FSR w 1980 r. i liczne starty w finałach imprezy tej rangi, a niektórzy modelarze, jak np. Franciszek Korziuk, Marek Brzeziński i Aleksander Nicopulos zdobywali czołowe miejsca w zawodach wojewódzkich i strefowych. Warto przy tym dodać, że na międzywojewódzkich zawodach modeli pływających zorganizowanych 7—8 maja br. w Gdańsku-Oliwie brała udział ekipa z Tolkmicka w składzie 3 zawodników.



Gdy się odwiedza modelarnie, najczęściej słyszy się narzekania na brak sprzętu, materiałów, niedostateczną frekfencję na zajęciach, brak zainteresowania ze strony lokalnych władz i środków finansowych na zakupy. O dziwo, o tym nie mówi się w Miejskim Ośrodku Kultury w Tolkmicku. Nie słyszy się tam żadnych utyskiwań. Oczywiście, chcieliby mieć więcej aparatur Webra, silników wyczynowych, mechanizmów wykonawczych — i zasługują na to. Ale braki te nie demobilizują ich do pracy.

Chcielibyśmy częściej przedstawiać modelarnie podobne do tolkmickiej, którą prowadzi Jan Łukowski. Udawadnia on bowiem, że przy odpowiednim podejściu instruktora, jego zaangażowaniu i przykładzie, umiejętności kontaktów ze swymi podopiecznymi i co też bardzo ważne, opiekunami i protektorami modelarni, można wiele zdziałać ku ogólnemu zadowoleniu.

Wyrażając mu za to słowa uznania i podziękowania, życzymy dalszych sukcesów w pracy, a innym, by brali przykład z tej modelarni.

JAN MARCZAK

MODELARZ pomaga

Zbigniew Kozakiewicz — ul. Warskiego 12/41, 20-244 Lublin — odstąpi „Małego Modelarza" z lat 1977—1984, za które pragnie otrzymać książki z dziedziny elektroniki lub programy na ATARI 800 XL.

Zbigniew Sypuła — ul. Krakowska 63 m. 2, 42-200 Częstochowa — poszukuje „Małego Modelarza": 10/59, 2, 4/60, 1, 2, 5, 6, 12/61, 4/62, 5, 12/63, 3, 7/64, 7, 9, 12/65, 1, 3, 9/66, 5, 6, 11, 12/67, 2, 6, 7—8/69, 4, 6/69, 2, 3/70, 5—6/79, 8, 10—11/70, 1—2, 9, 12/71, 1, 2, 3, 4/72, 10, 12/73, 3, 5, 6—7/74, 4, 7/75.

Rafał Stępień — ul. Toruńska 1/6, 51-164 Wrocław — poszukuje „Małego Modelarza": 12/65, 9/66, 3/67, 6, 11/68, 7/69, 4/71, 7/73, 1, 5/75, 4/77, 9/81, 11—12/85 oraz 2/60, 1/62, 7—8/66, 7—8/68, 6/69, 11/72, 7—8, 9/73, 4/74, 3/75, 1—2/76, 2/77, 2/81, 11—12/83, za które oferuje znaczki pocztowe, książki z serii TBiU nr 13, 66, 89, 90, 106, książeczki z serii „Żółty Tygrys", zeszyt z serii RELAX i książkę pt. „500 zagadek lotniczych". Odpowie na każdy list po przesłaniu znaczka pocztowego.

Adrian Czerwiński — ul. Wodna 1/7, 74-320 Barlinek — poszukuje „Małego Modelarza" z planami samolotów z czasów II wojny światowej, m. in. Halifax, PZL 11 c, PZL Łoś, Lim 5 p. Do wymiany oferuje zeszyty pt. „Typy broni i uzbrojenia" takie jak: Bristol Beaufighter, Awro typ 683, Lancaster, Zero, Black Widow, Halifax, Mig 21, Jak 23, Curtiss Hawk, także 4 odcinki „Barwa w lotnictwie polskim" od nr 1—4. Odpowie na każdy list.

W. Jeriemiejew — 277008 ZSRR, Kiszyniew, ul. Panfiłowa 29 m. 20 — jest kolekcjonerem plastikowych modeli samolotów w skali 1:72, chciałby zamieniać modele firmy Novo i Novoeksport na modele z okresu II wojny światowej firm zachodnich.

Piotr Żal — ul. Tamka 27c/38, 80-627 Gdańsk-Stogi — poszukuje „Małego Modelarza" z modelami samolotów i czołgów, za które oferuje czasopisma o tematyce modelarskiej: mbh, modelêr, Modellezês, „Modelarza" oraz ciekawe pozycje książkowe (np. „Żółty Tygrys" i inne).

Artur Nosalewicz — ul. Nałkowskich 101/44, 20-486 Lublin — posiada nową wiertarkę PIKO 12 V, silniczek elektryczny 200 V, egzemplarze „Małego Modelarza", za które pragnie otrzymać gotówkę lub książki: „Jak zbudować radiem sterowany model statków i okrętów", „Plany Modelarskie" z planami okrętów wojennych.

Dmitri Charitonow — 410065 — ZSRR, Saratow, Al. 50 lat Października 85 b m. 17 — poszukuje „Małego Modelarza": 5, 6, 10, 11—12/64, 1, 5, 8, 12/74, 3, 4, 8, 10/78, „Plany Modelarskie": 5, 8, 23, 25, 36, 40, 51, 55, 64, 73, 75, 81, 91, TBiU: 2, 4, 16, 26, 46, 82, 72, 93, książkę „Mikroflota", „Modele kartonowe samolotów". Do wymiany proponuje „Małego Modelarza" z planami samolotów: Po-2, IŁ-2, I-16, I-15, Fokker, Neuport, Jak-3, Ła-5, czasopisma „Modelist Konstruktor", „Junyj Technik", a także dwa silniki MK-17 i MK-12 o pojemności 2,5 cm^3.

Filip Januszewski — ul. Łyskowskiego 26d/106, 87-100 Toruń — poszukuje zestawów kolejki HO, plastikowe modele samochodów firm zachodnich, Novoexport i KP w skali 1:72 i 1:48 oraz emalii Humbrol. Do wymiany posiada „Modelarza", „Plany Modelarskie" oraz plany czołgów, wozów pancernych, samochodów, tomiki „Żółty Tygrys", odcinki seryjne z Ż. P. oraz plastikowe modele samolotów firm polskich i KP.

Mariusz Dalaszyński — ul. Górna 3, 64-100 Leszno Wlkp. — poszukuje „Małego Modelarza": 9/70, 9/73, 10—11/84, za które oferuje luźne numery TBiU oraz czasopisma o tematyce modelarskiej.

Dominik Kowalski — ul. Waryńskiego 9/6, 58-260 Bielawa — poszukuje oryginalnych wycinanek lub odbitek modeli: samolotów, „Wellington", „Spitfire", pancerników „Rodney", „Vittorio Veneto", niszczyciela „Błyskawica". Do wymiany oferuje modele kartonowe samochodu „Gaz-69M" i szkunera „Zawisza Czarny", plany okrętów: „Piast", krążownika „Sheffield", żaglowca „Priediestinacja" z 1970 r., TBiU, L+K, Modelist Konstruktor lub zapłaci gotówką.

Henryk Janikowski — ul. Wiśniowa 1A/22, 42-115 Pajęczno — posiada do odstąpienia „Modelarza": 10—12/1979, 1, 2, 4, 6—9, 11/1980, 1—12/1981, 1—4, 6, 8/1982, 8, 9, 12/1983, 1, 6/1984, „Młody Technik": 8, 9, 11, 12/1977, „Modelist Konstruktor": 5, 7/1977, 11/1979, 2, 4—6, 10/1980, 1, 2, 4/1981, 3, 5—12/1982, 1—4/1983, „Morze": 7—12/1979, 1—12/1980, 1—10/1981, 1, 3—6, 10/1982, TBiU: 81, 92, 94, 96, 88, 99, 100, 101. Ponadto książki o tematyce wojennej, wojenno-morskiej i lotniczej. Wykaz prześle na życzenie.

Henryk Karolczyk — ul. Starowarszawska 2/4 m. 4, 62-600 Koło — poszukuje „Modelarza": 2, 7/55, 9, 12/56, 5, 8/57, 2, 5, 7/58, 3, 10/60, 3, 4, 7, 9, 11, 12/61, 5/65, 2/70, 3, 4/71, 3, 7/76, 9/78, 10, 12/81, lub roczników: 1955, 1961, 1965, 1976, 1978, 1981, „Plany Modelarskie" 1, 8, 18, 26—28, 31, 33—35, 37, 38, 42, 43, 46, 75, 91, 122, „Małego Modelarza" z lat 1957—1986, wszelkiego rodzaju wydawnictw i planów polskich i zagranicznych dotyczących modelarstwa. Do wymiany oferuje egzemplarze „Modelarza", „Planów Modelarskich", „Małego Modelarza" oraz czasopism elektronicznych. Wykaz po przesłaniu koperty ze znaczkiem pocztowym.

Kamil Giergiel — ul. Polna 15/18, 24-100 Puławy — posiada do odstąpienia „Plany Modelarskie": 2, 5, 4, 8, 72, 102, 104, 109, 110, „Małego Modelarza": 6/65, 10—11/70, 9/71, 7—8/73, 4/74, 5—6, 12/77, 8—9/78, 1/81, 5/82, 8, 11—12/83, 7, 8/84, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11—12/85, 1—2, 3—4, 5, 6, 7, 8, 9, 10—11, 12/86, oraz Model kartonowy nr 4 (z planami samolotu myśliwskiego Westland Whirlwind). Odpowie na każdy list po przesłaniu oferty wraz ze znaczkiem pocztowym.

Andrzej Iwanowicz — ul. Antoniukowska 42 m. 18, 15—845 Białystok — poszukuje „Małego Modelarza": 10/64, 7, 12/65, 7—8/66, 5/67, 4/68, 12/68, 9/69, 3, 7/71, 6, 12/72, 12/74, 4, 8/75, 1—2, 6, 7, 10/76, 2, 12/77, 4/79, 7, 12/81, 2, 11—12/83, 3/84, za które oferuje gotówkę.

Tomasz Kruk — ul. Lotników 12, 57-500 Bystrzyca Kł. woj. Wałbrzyskie — poszukuje „Małego Modelarza": 8/72, 4/68, 10/75, 1—2, 7/76, 4, 7/83, 3/84, 5/86. Do wymiany przeznacza komiksy „Kapitan Kloss": nr 3, 4, 5, 6, 7, 8, TBiU nr 92, 106, „Małego Modelarza": 4—5/85, 11—12/85, 6/86, „Modelarza": z 1986 roku, zeszyty „II wojna światowa" pt. „Bitwa o Atlantyk", „Przełom pod Kurskiem", „Od Sycylii do Monte Cassino".

Dimitri Zjabkin — 654021 ZSRR Nowokuźnieck, Al. Października 58 m. 69 — do wymiany proponuje plastikowe modele produkcji ZSRR. W zamian pragnie otrzymać modele firm polskich.

OGŁOSZENIA DROBNE

● **Chrester J. Klish — 415 Keepotaw Drive, Lemont Illinois 60439 USA — poszukuje kogoś w Polsce, kto może dokończyć model okrętu o nazwie „The Liberty Ship", kadłub modelu długości 70 cm jest już zrobiony. Są do niego potrzebne części wraz z planem. Dobre wynagrodzenie. Kontakt listowny.**

● **Marian Dawczyński — ul. Polna 26, 42-350 Koziegłowy — sprzeda silniki modelarskie, balsę oraz szereg innych akcesoriów. Wykaz po otrzymaniu zaadresowanej koperty zwrotnej.**

RB 134

MODELARZ

WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje zespół w składzie: ZBIGNIEW WRÓBEL — redaktor naczelny, STEFAN SMOLIS — zastępca redaktora naczelnego, ZBYSŁAW GONTARZ — sekretarz redakcji, STANISŁAW KUBIT, JERZY LITWIN, JAN MARCZAK, PAWEŁ WŁODARCZYK, MARIA KOWALEWSKA — opracowanie graficzne, MARIAN KAWKA — redaktor techniczny, BEATA FERTAK — korekta, KRYSTYNA GRZESZCZAK — sekretariat redakcji. Adres Redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51 wewn. 215 i 259.

Warunki prenumeraty:

1) **dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:** ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach, ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) **dla osób fizycznych — indywidualnych:** ● osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, ● osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy: miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zlecenitm wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Psiążka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-058 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1658-201045-139-11. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

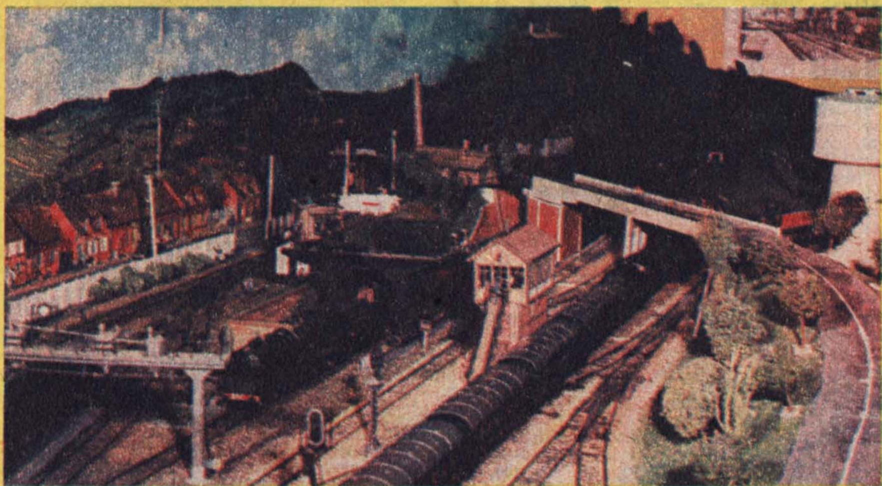
Cena prenumeraty: kwart. 210 zł, półroczn. 420 zł, rocznie 840 zł.

Terminy przyjmowania prenumeraty: na kraj i zagranicę do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny, do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne.

Zam. 1752. U-23

FOTO ciekawostki

PL ISSN-0137-7701
Nr indeksu-36543



KLUBOWA MAKIETA

Widoczna na zdjęciu makieta jest dziełem członków Klubu Miłośników Kolei i Modelarstwa Kolejowego Paris-Nord. Ma ona wielkość HO. Wspólnym wysiłkiem można zrobić wiele.

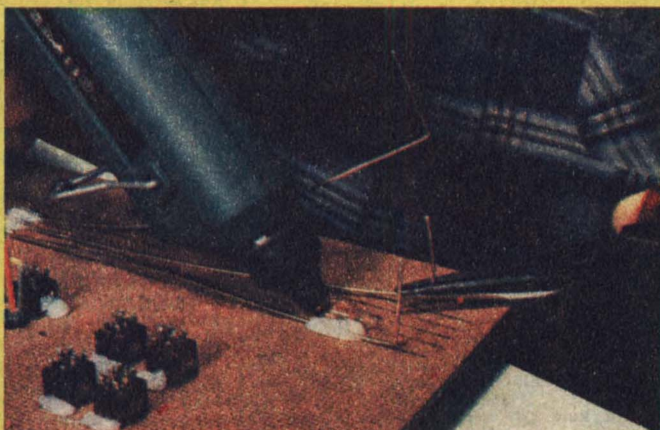
Fot. Loco revue

NOWOŚCI DLA MODELARZY

Firma Bosch wyprodukowała dla modelarzy pistolet o nazwie PKP 20E. Przyrząd ten ułatwia modelarzom przyklejanie miniaturowych detali, co widoczne jest na zdjęciach.

Fot. Loco revue





MIG-21

Karol Elm — instruktor modelarstwa lotniczego kl. I, członek Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, zbudował od podstaw makietę samolotu myśliwskiego MiG-21 w skali 1:6 o rozpiętości 1200 mm, długości 1580 mm. Masa makiety wynosi 3400 g. Napęd stanowi silnik Webra o pojemności 10 m³. Sterowana jest aparaturą Mikroprop-Sport 8 kanałów.

Fot. Z. Janecki





JUNGMEISTER

Duże zainteresowanie publiczności wzbudza makieta samolotu Jungmeister zbudowana przez Marka Dąbrowskiego z Aeroklubu Płockiego w skali 1:4,2 napędzana silnikiem Webra 10 cm³. Makieta posiada barwy lotnictwa szwajcarskiego.

Fot. Z. Janecki